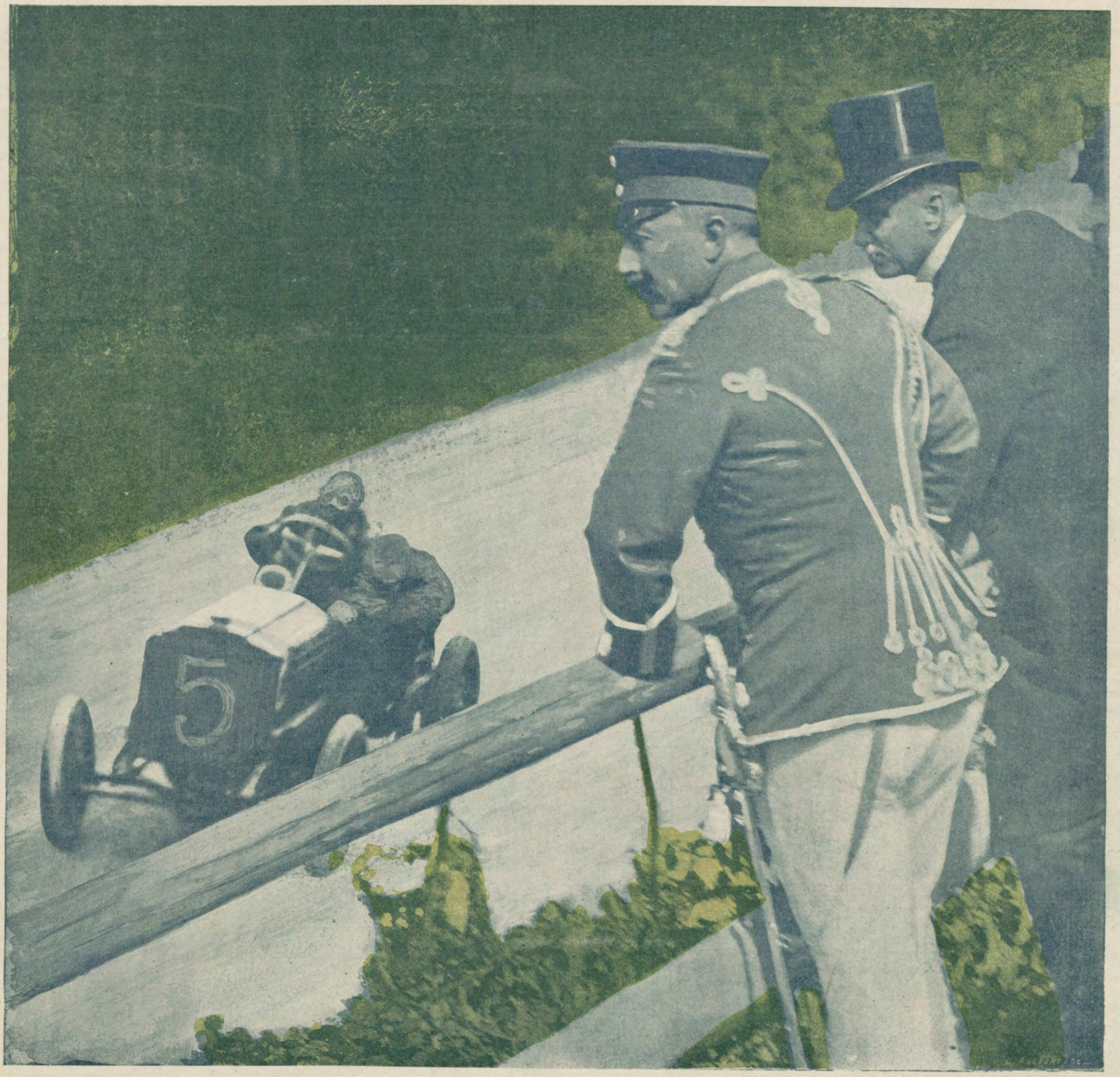
N° 302. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

23 Juin 1904
50 centimes

La Coupe Gordon-Bennett

NUMÉRO EXCEPTIONNEL
28 PAGES, DONT 8 EN COULEURS

LA VIE AU GRAND AIR



GUILLAUME II A LA COUPE BENNETT

L'Empereur d'Allemagne regarde passer le vainqueur, Théry, sur sa Richard-Brasier.

Pierre Lafitte et Cie, Editeurs, 9, Avenue de l'Opéra, Paris.

Adresse Télégraphique : SOCEDIL-PARIS. — Téléphone : 280-56

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES DEMARIA Frères

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Jumelles "CAPSA"
Appareils "CALEB"

EN VENTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro : Stations Tuileries, Palais-Royal) — et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA Frères Constructeurs Btés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
2 Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Métro-Station „COMBAT")

Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.

PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT

DUPONT

FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

CYCLES AUTOMOBILES

Gladiator

Le choix le plus complet de modèles de tourisme

Eug. PIROU

Photographe des Célébrités contemporaines
5, Boulevard Saint-Germain, 5
HOTEL PRIVÉ Téléphone : 808-83

Vient d'installer, au rez-de-chaussée de son hôtel, un atelier spécial pour opérer à la **lumière artificielle instantanément,** *par tous les temps, même la nuit. Les résultats obtenus sont plus beaux que ceux produits par la lumière du jour.*

NOTA.— **Eug. PIROU** *reçoit lui-même* **5, boulevard Saint-Germain** *et non ailleurs.*

MOTOBLOC

Simplicité, Solidité, Sécurité, Visite facile

UN SEUL CARTER. ATTAQUE DIRECTE, 8 ENGRENAGES EN TOUT

CHASSIS 10-12 CH. **6.400** FR.

102, rue des Vivants, BORDEAUX
239, boulevard Péreire, PARIS

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY,** *et votre taille restera ou redeviendra svelte.* — *Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10 TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN

Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

AUTOMOBILES ET CYCLES
de toutes marques

MORS
CLÉMENT
G. RICHARD

L'AUTO GÉNÉRALE

Ancien Établissement J. SALLERON

Tél. 571-56

— 41 —
Rue St-Ferdinand
(Avenue de la Grande-Armée)

ACCESSOIRES
RÉPARATIONS

MOTO-NAPHTA

ESSENCE SPÉCIALE
POUR AUTOMOBILES
En Bidons de 5 et 10 litres
DANS TOUTE LA FRANCE

PLAQUES CADET

Nouveautés Photographiques

ÉTABLISSEMENTS POULENC Frres
19, Rue du 4 Septembre
PARIS

La Semaine Comique, par Henriot.

— Comme hôtelier, je me réjouis de la nouvelle route qui amène des quantités de touristes ici, en auto... mais...
— Il y a un mais...
— Oui, je voudrais qu'on fit aussi une nouvelle route pour les empêcher de repartir!

— Nous n'avons pas pu enlever la poussière du chemin, mais en vous goudronnant la figure ça reviendra peut-être au même.

— Viens donc prendre un verre!... oh! sapristi... je vous demande mille pardons, monsieur le comte... je vous avais pris pour votre chauffeur.

— Vous avez aussi des chiens japonais?
— Oui, mais ils sont bien désagréables! Ils hurlent de joie chaque fois que je lis les dépêche de la guerre.

L'EMBROCATION ATHLÉTIQUE DE MÉRÉ

Fortifie les nerfs ; assouplit les muscles ; repose et délasse les membres.
Complément indispensable du massage.
Son emploi chasse les rhumatismes éloigne les douleurs, guérit les foulures entorses, efforts contusions, etc etc.

le flacon Franco Poste 2f.10 contre Mandat Poste

3 flacons Franco Gare 5f. ou domicile 5f.25

MÉRÉ de CHANTILLY, PHARMACIEN.
31 Faubourg Bourgogne, Orléans

LES CÉLÈBRES VOITURES & MOTEURS MERCÉDÈS

Se font dans les types suivants :

20-24 CHEVAUX
28-32 CHEVAUX
40 CHEVAUX
60 CHEVAUX
90 CHEVAUX

Se méfier des Contrefaçons

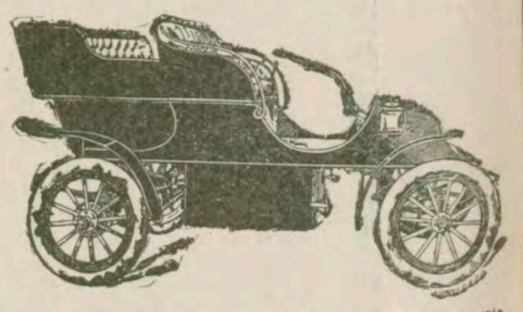
C.-L. CHARLEY
71, Av. des Champs-Élysées, Paris
Adresse Télégraphique : AMCHARLEY, concessionnaire exclusif. Téléphone : 549-77

LA VOITURE DE L'AVENIR

la plus pratique, la plus simple et la plus économique, c'est

L'ÉLECTRIQUE

Waverley



qui se trouve exposée chez MM. GODARD & Cie, concessionnaires exclusifs pour la France,

Cycles et Motocyclettes

ALCYON

PARIS - 22, avenue de la Grande-Armée - PARIS

Chenil de la Gare d'Auteuil

Grand choix de chiens de toutes races, de garde, de chasse et d'appartements.

109, b. Exelmans (Paris-Auteuil)
Maison d'élevage en Seine-et-Oise

PRIX MODÉRÉS

LARBAUD-St-YORRE

La plus efficace contre les *Maladies* de *Foie* et de l'*Estomac*, le *Diabète* et la *Gravelle*.
EXIGER LA VRAIE SOURCE — REFUSER TOUTES LES CONTREFAÇONS

Téléph. 215.12
SOYONS PRUDENTS

E. MEZIDON

146, Rue de Rivoli, 146, PARIS
Manufacture d'appareils pour l'usage intime des deux sexes
Envoi gratuit du Catalogue sous pli cacheté
EXPÉDITIONS SANS MARQUE EXTÉRIEURE

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, faub. St-Honoré, Paris

Les Avants Lawn-Tennis-Club

S. MONTREUX (Suisse)
ALTITUDE : 1.000 MÈTRES

CENTRE DE TENNIS — DEUX SUPERBES COURTS
CHAQUE MOIS, TOURNOIS IMPORTANTS

Les Championnats de la Suisse s'y joueront à partir du 12 Sept. 1904

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS,
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

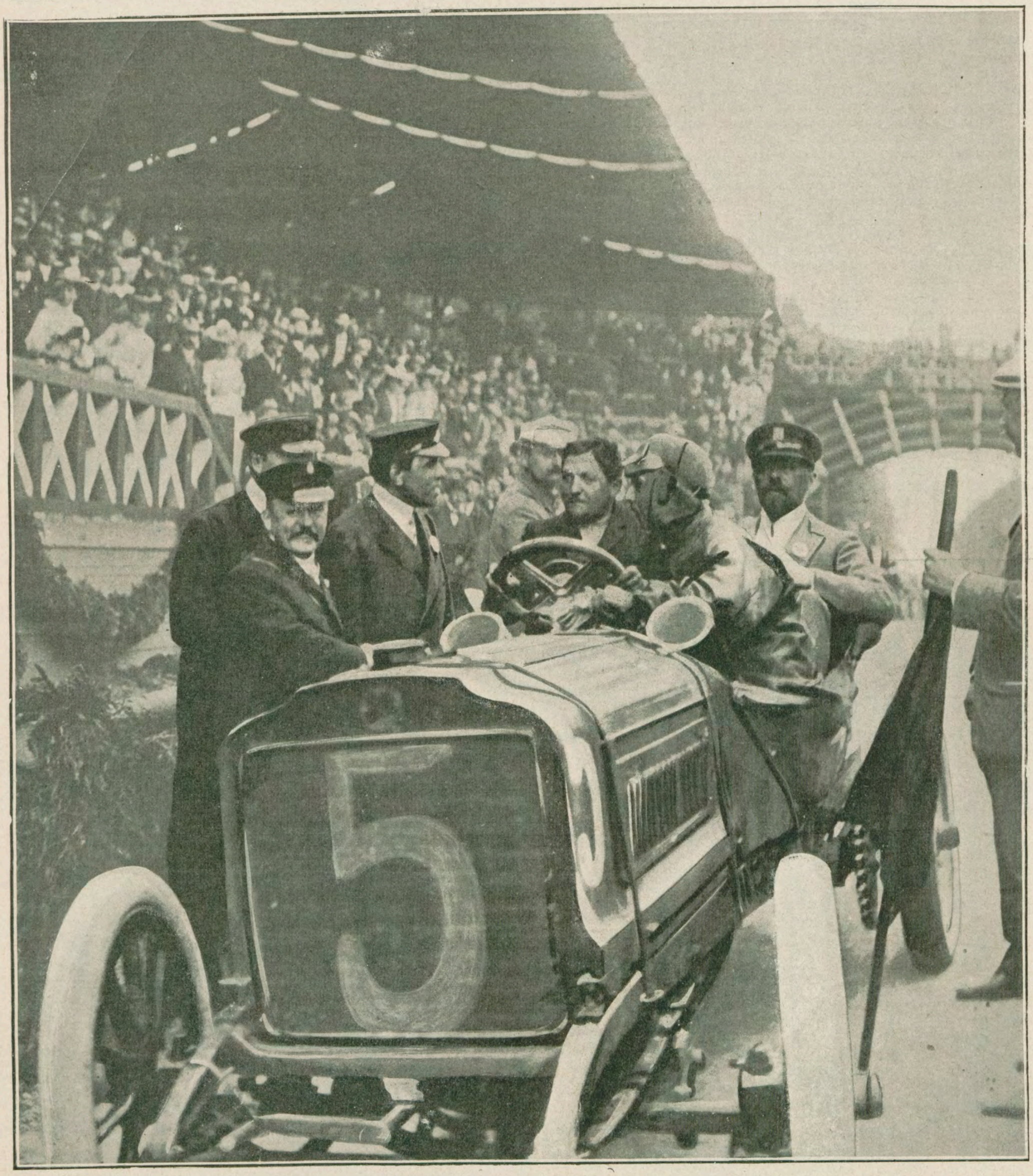
PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . . 18 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.

23 Juin 1904. — N° 302

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 300 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.



Brasier | Lhuillier | Théry | Girardot

LE VAINQUEUR, THÉRY, A L'ARRIVÉE DE LA COUPE GORDON-BENNETT.

La Coupe Gordon-Bennett est rentrée en France. Tel est le résultat brutal de la course disputée vendredi dernier en Allemagne, et à laquelle la présence de l'empereur Guillaume II donnait un caractère officiel. Cette victoire, qui se traduira par des millions de commandes pour l'industrie française, est due à l'excellent conducteur Théry, le brillant vainqueur des Eliminatoires françaises et à l'habile ingénieur Brasier, constructeur de la voiture victorieuse.

LA COUPE GORDON-BENNETT

LA VICTOIRE DE THÉRY ,,, LA COUPE REVIENT EN FRANCE

Voici courue la 5e Coupe Gordon-Bennett et c'est une voiture française la glorieuse voiture Richard-Brasier, de Théry, qui a remporté le trophée.

Ce retour en France de la Coupe, après deux ans, est bien certainement l'une des dates les plus caractéristiques de l'histoire de notre sport. C'est l'une de celles autour desquelles graviteront plus tard les résumés qui fixeront les grandes lignes de cette lutte commerciale et industrielle qu'est au fond la course d'automobiles aujourd'hui.

Car cette Coupe d'argent, d'une valeur de 15.000 ou 25.000 francs à peine, est le symbole du déplacement de plusieurs millions, et chaque fois qu'elle passe la frontière, c'est, on peut l'assurer, plusieurs millions qui la passent avec elle. Ce sont des usines nouvelles qui se construisent et qui travaillent, ce sont des milliers d'ouvriers qui, ici plutôt que là, trouvent le salaire élevé et le travail sans chômage.

L'industrie française, dont le champion a été en l'occurrence la marque Richard-Brasier, a donc remporté là l'une de ses plus belles et plus profitables victoires d'ensemble. L'automobile a par le monde la renommée d'être avant tout une industrie française, mais dans chaque pays, peu à peu, se crée une industrie nationale qui n'aspire rien moins qu'à supplanter la nôtre, à prendre sa place, de par cette loi naturelle des choses qui pousse chaque pays à s'affranchir de la clientèle étrangère au fur et à mesure qu'il prend conscience de sa force et de son aptitude à créer à son tour.

Or, la France exporte aujourd'hui pour plus de 60 millions par an, et c'est un peu de ce gros capital que nous allions forcément risquer dans une bataille avec l'étranger tout entier.

Voilà ce qui a donné à la Coupe Gordon-Bennett, cette année, une particulière valeur, voilà pourquoi, dans les quinze minutes qui séparèrent l'arrivée de Jenatzy de celle de Théry, nous ne vécûmes qu'à peine. Théry, notre champion, était parti 28 minutes après Jenatzy, le champion allemand, et quoique prenant de tour en tour une avance progressive, il n'avait pas encore pu dépasser son terrible adversaire qui, vivant sur son avance, passait le poteau au milieu d'une tempête de hurrahs à 4 h. 25 m. du soir.

Je me rappellerai toujours la scène à côté de Brasier qui calme et froid, l'œil sur son chronomètre, regardait arriver la voiture ; nous attendions. La marche du champion français était si régulière, qu'on pouvait presque par avance fixer la minute dans laquelle il allait passer.

Il devait arriver à 5 h. 3, ce qui lui donnait dix minutes d'avance sur le champion de la Mercédès. Mais, néanmoins, l'angoisse nous prit tous à la gorge. A 5 heures, un grand brouhaha. Tout le monde crie : « C'est Théry ! » mais Brasier, impassible, répond : « Non, ce ne peut pas encore être lui. » A 5 h. 1, nouveaux cris quand passe la voiture annoncée, qui est celle de l'Anglais Girling, en retard d'un tour. Puis, aussitôt, nouveaux coups de clairon et, cette fois, Théry arrive en tempête. La Coupe est gagnée, et le bel objet d'art revient place de la Concorde, y symbolisant le centre de l'industrie automobile du monde.

Lutte mémorable qui fera sourire peut-être ceux qui ne comprennent pas que les temps sont arrivés où ces luttes ont remplacé les autres.

L'Empereur a présidé à celle-ci, a félicité le vainqueur et, le soir, adressait au Président de la République un télégramme de félicitations pour notre victoire française.

Ceux qui ne voient l'histoire que dans quelques gestes souligneront celui-ci. Là encore, c'est un symbole.

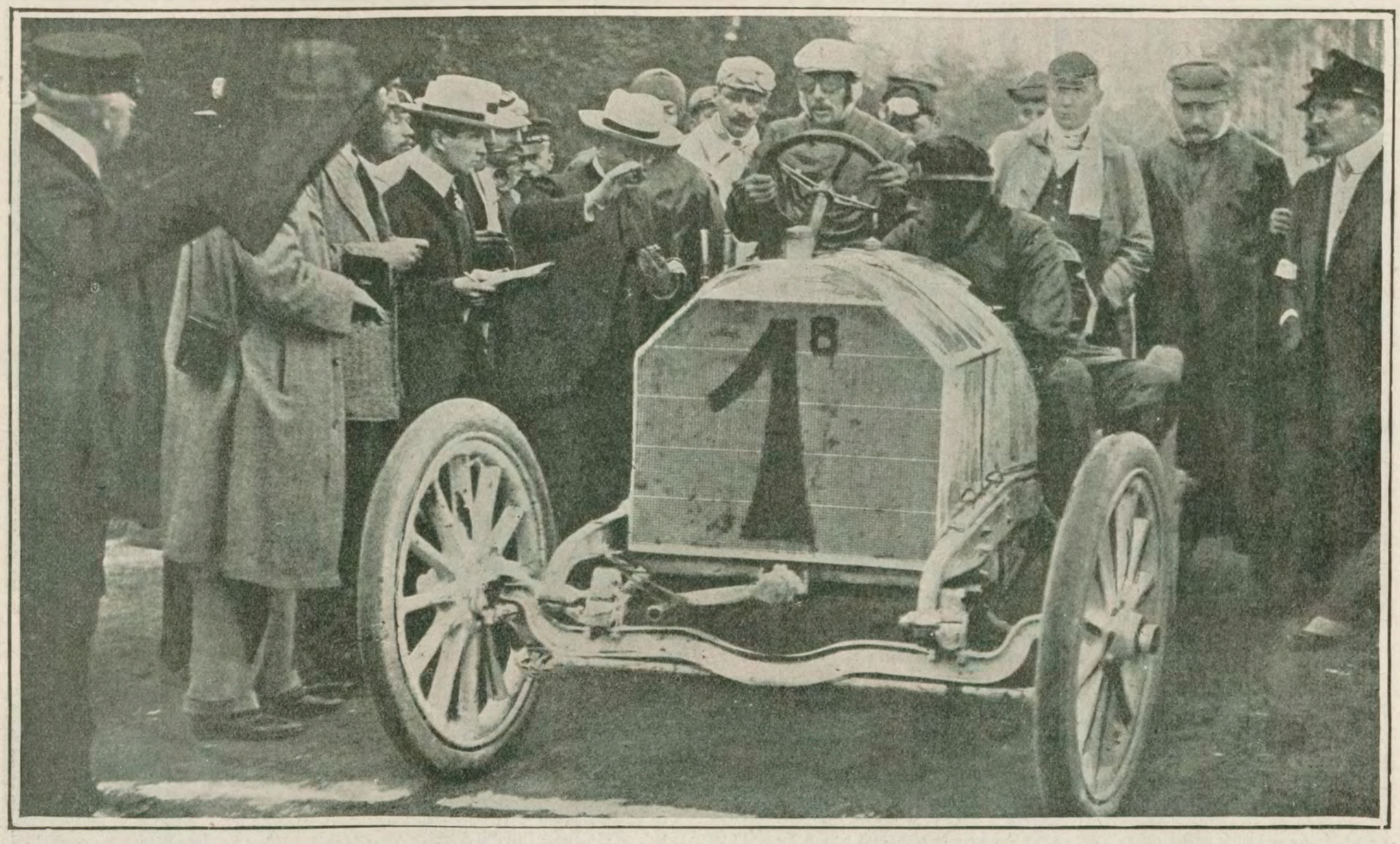
GEORGES PRADE.

LES PREMIERS ARRIVÉS

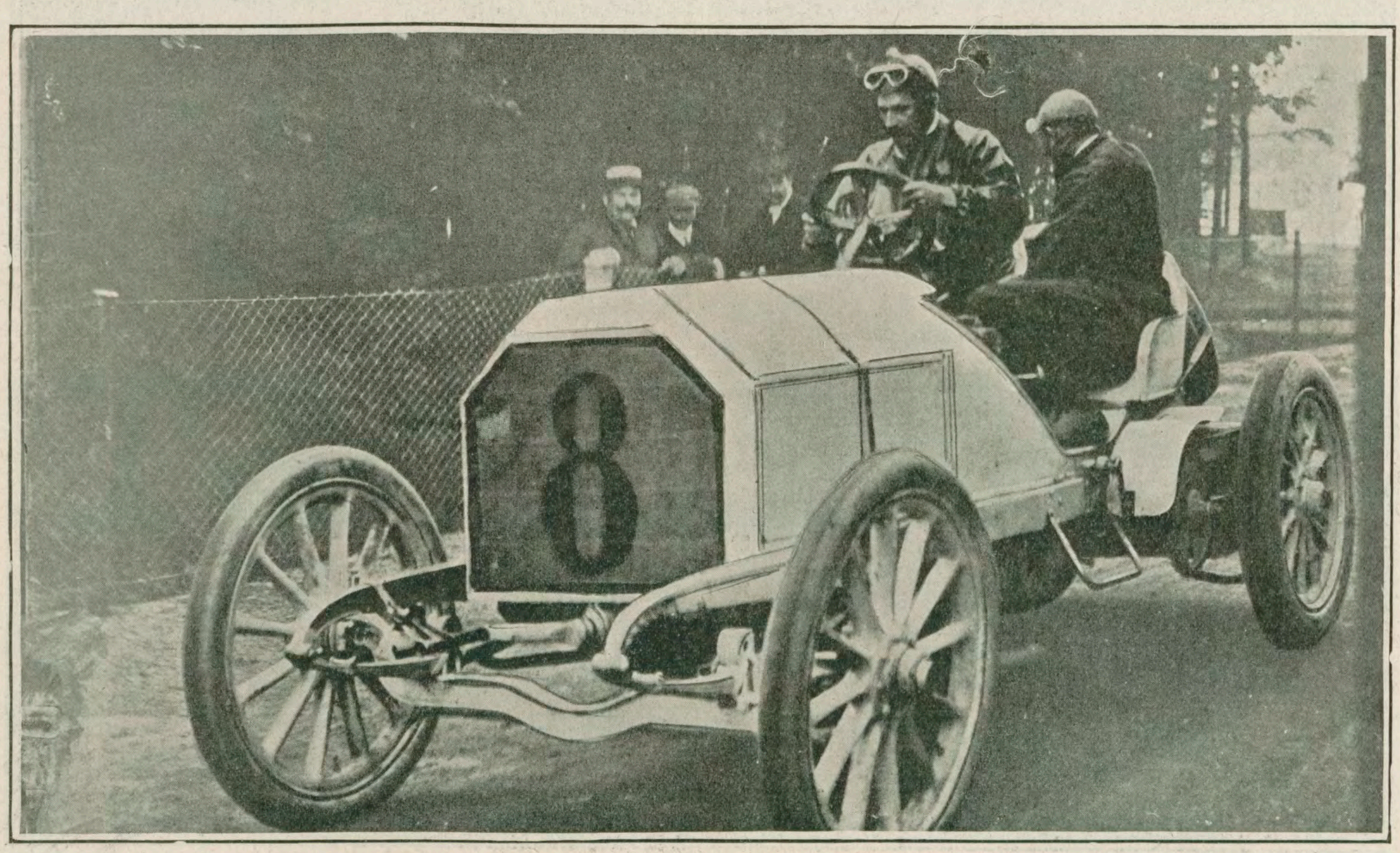
Théry, vainqueur de la Coupe Gordon-Bennett, couvrant les 560 kilomètres en 5 h. 50 m. 8 s.; moyenne, 96 kil. 22 m. à l'heure. Voiture Richard-Brasier, pneumatiques Michelin; suspension Peugeot, brevets Truffault; châssis en acier embouti, système Arbel ; refroidisseur cloisonné et pompe Grouvelle et Arquembourg ; essence Motricine. Huile R. B. de la Société de Colombes.

Les exigences de l'actualité nous forcent à remettre au prochain numéro le compte rendu des événements sportifs de la semaine : Grand Prix Cycliste, Championnat d'Athlétisme, etc.

LES PREMIERS ARRIVÉS

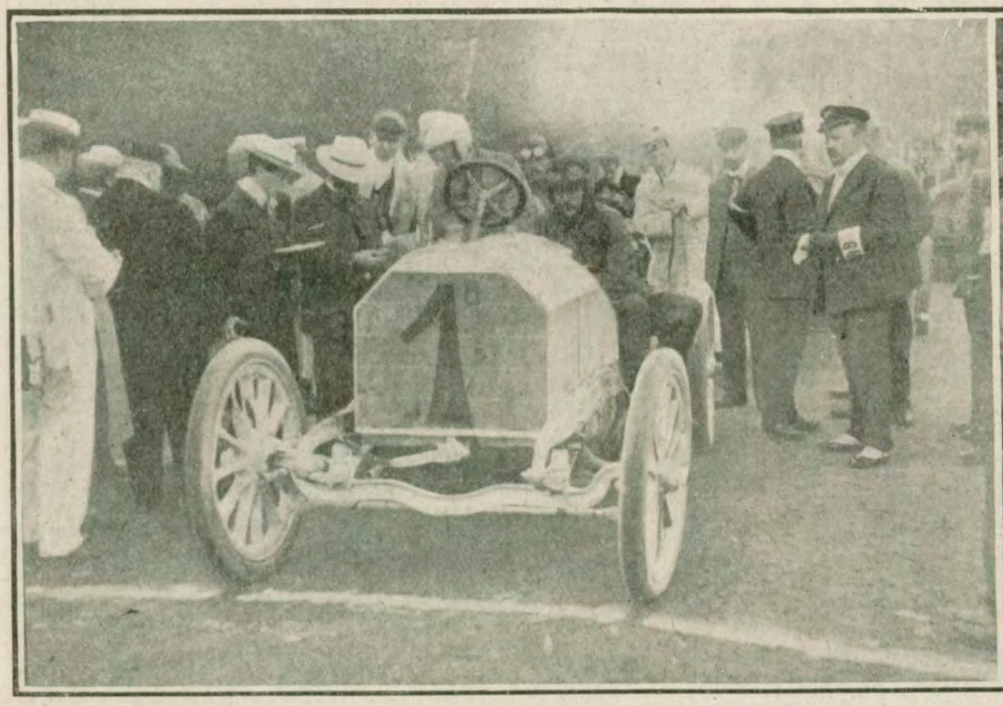


Jénatzy, premier de l'équipe allemande, second de la Coupe Gordon-Bennett, couvrant les 560 kilomètres en 6 h. 1 m. 28 s. Moyenne, 93 kil. 82 m. Voiture Mercédès, pneumatiques Continental.

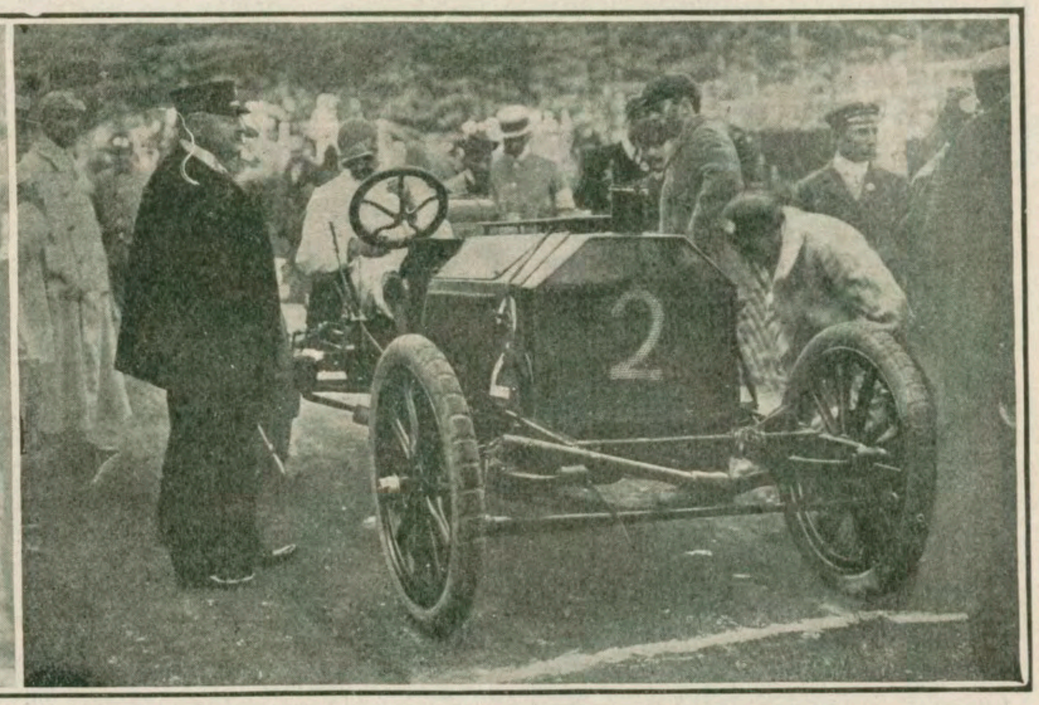


De Caters, second de l'équipe allemande, troisième de la Coupe Gordon-Bennett, couvrant les 560 kilomètres en 6 h. 46 m. 31 s. Moyenne, 82 kil. 758. Voiture Mercédès, pneumatiques Continental.

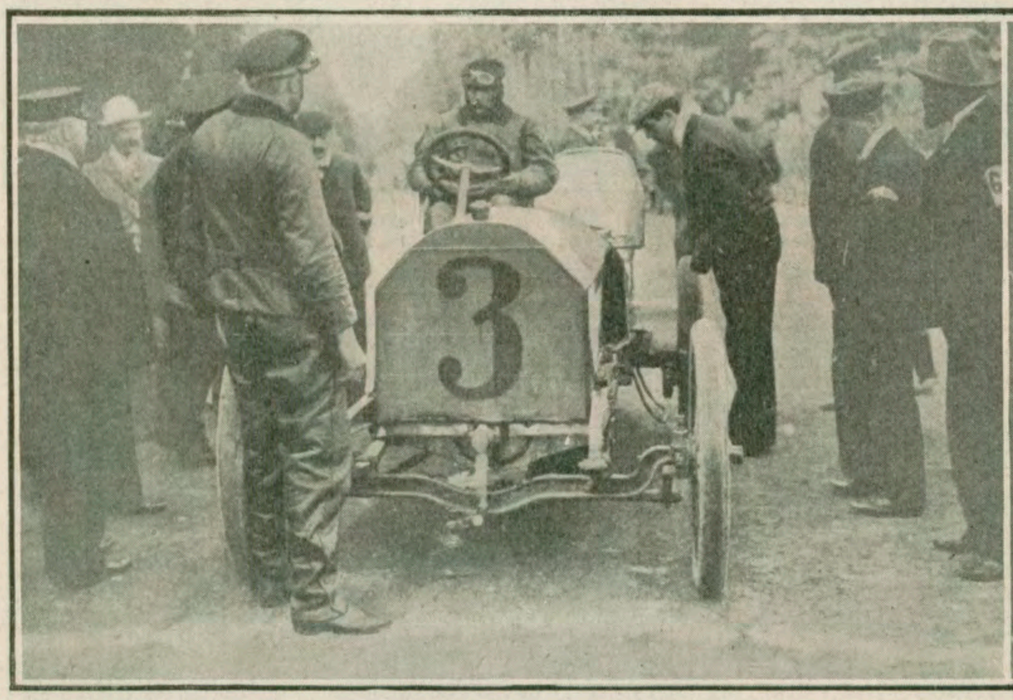
LEURS DÉPARTS



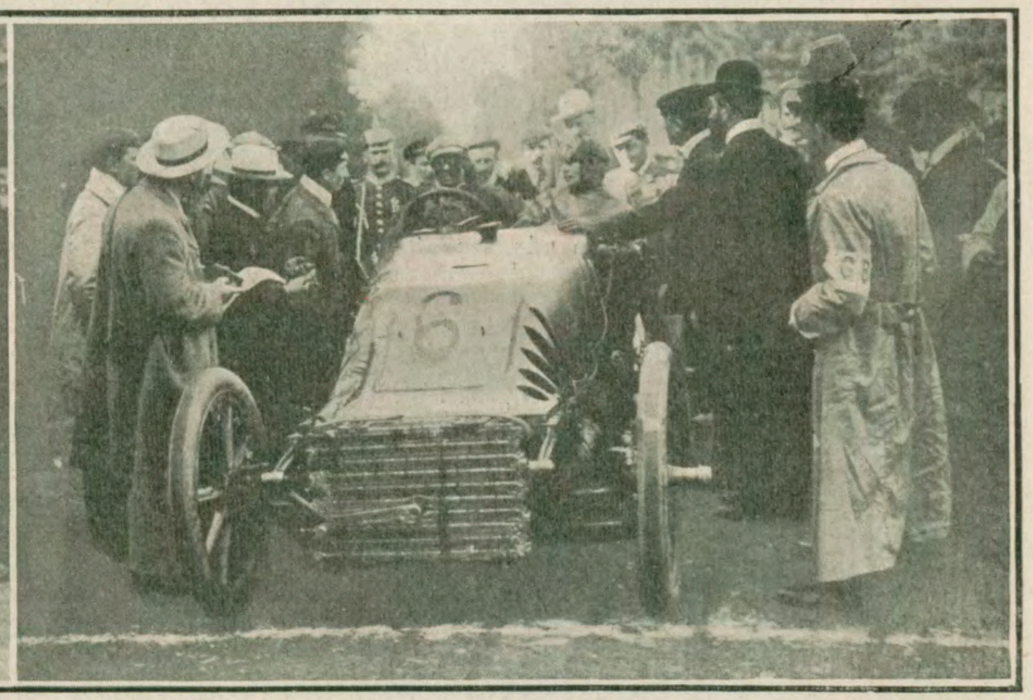
Jénatzy.
Voiture Mercédès, pneumatiques Continental.



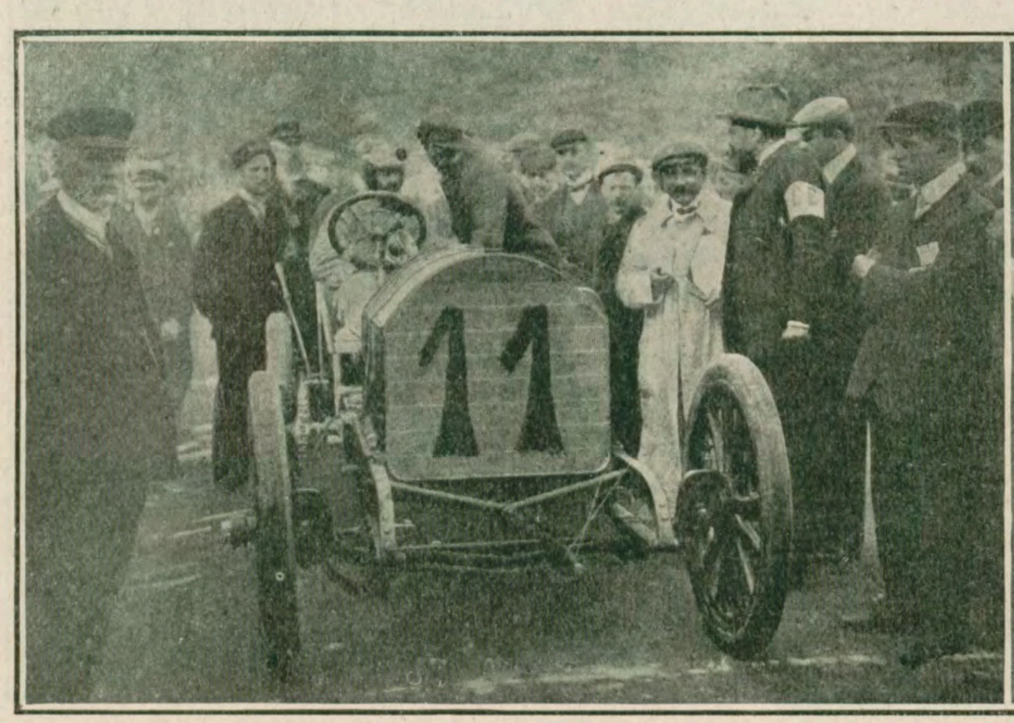
Edge.
Voiture Napier, pneumatiques Dunlop.



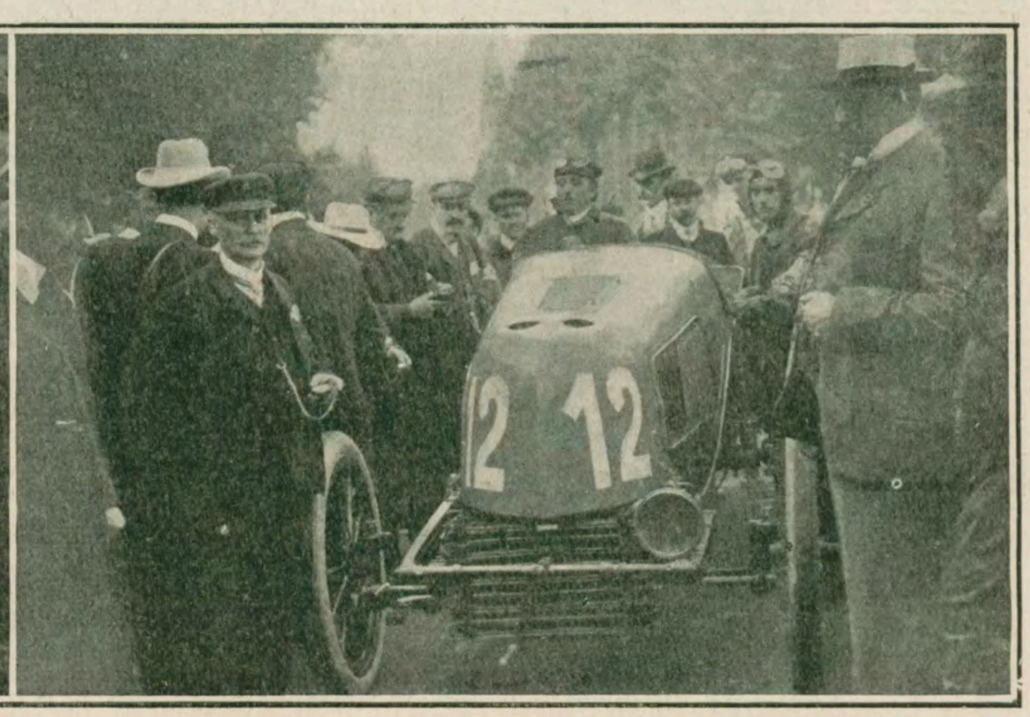
Werner.
Voiture Mercédès, pneumatiques Continental.



Baron Pierre de Crawhez.
Voiture Pipe, pneumatiques Continental.

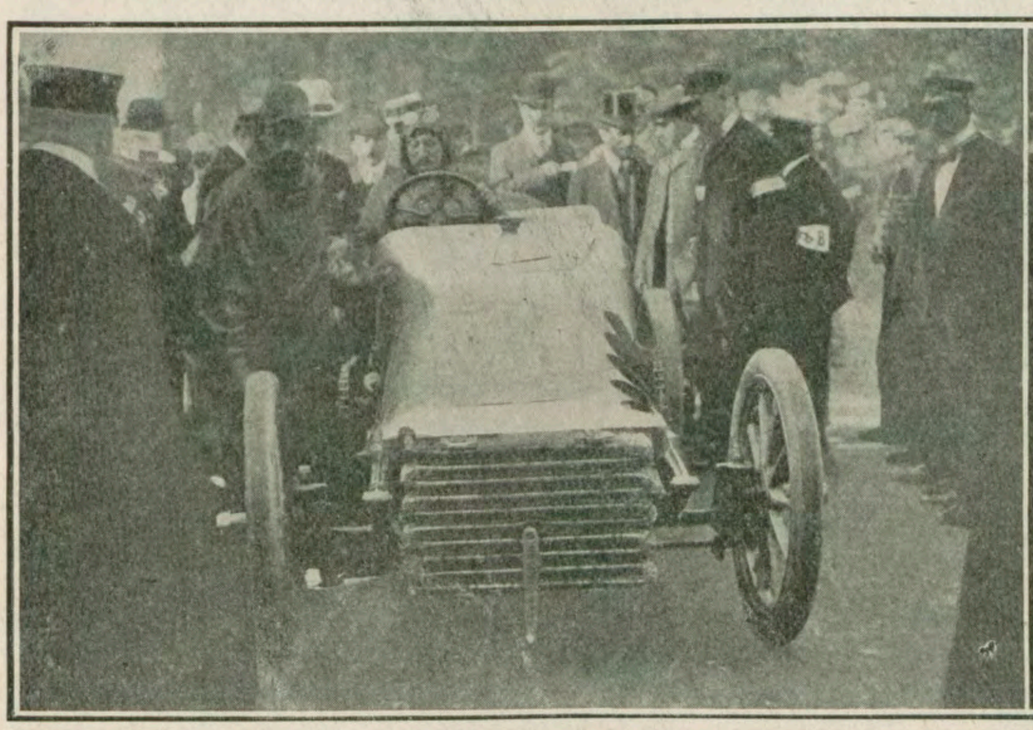


Storéro.
Voiture Fiat, pneumatiques Michelin.

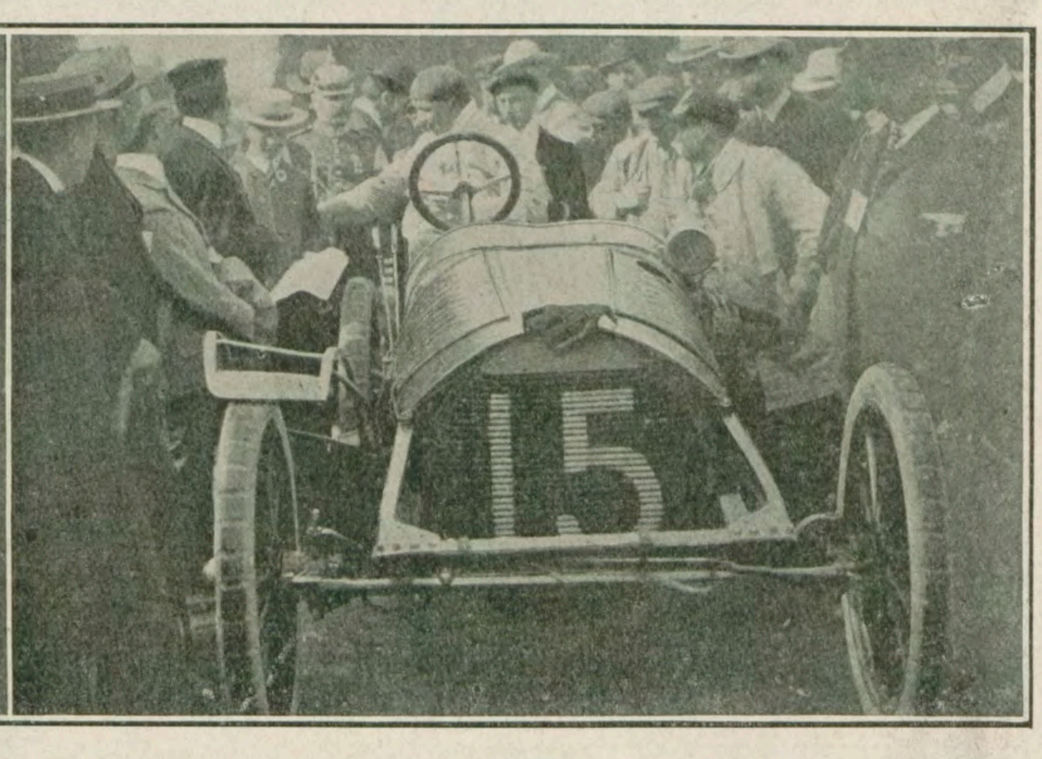


Salleron.
Voiture Mors, pneumatiques Michelin.

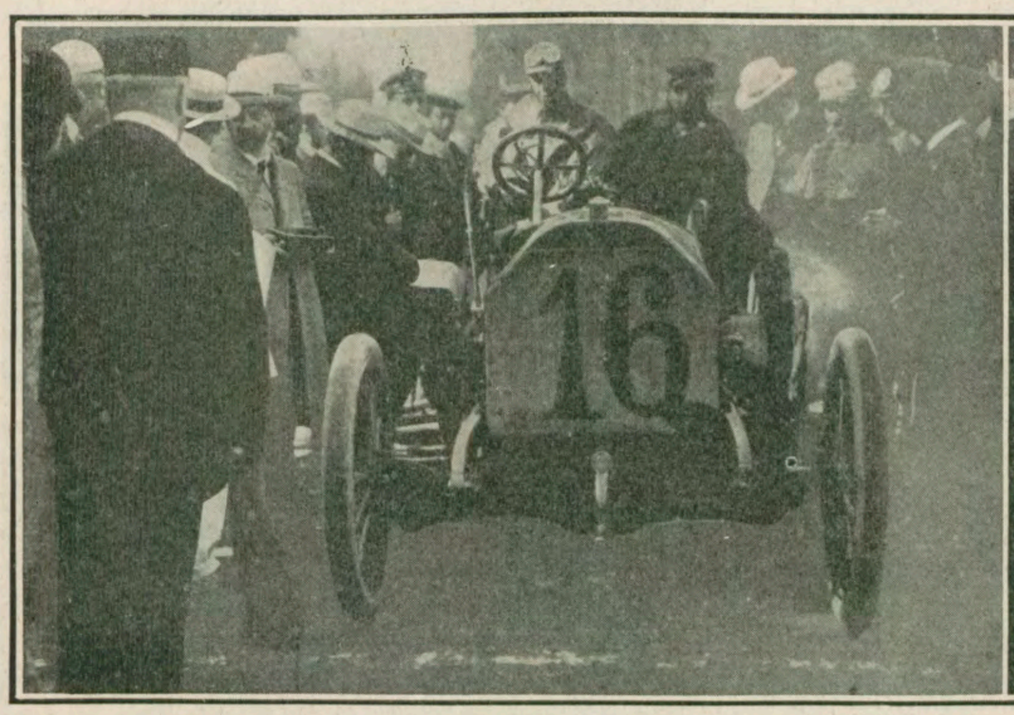
LEURS DÉPARTS



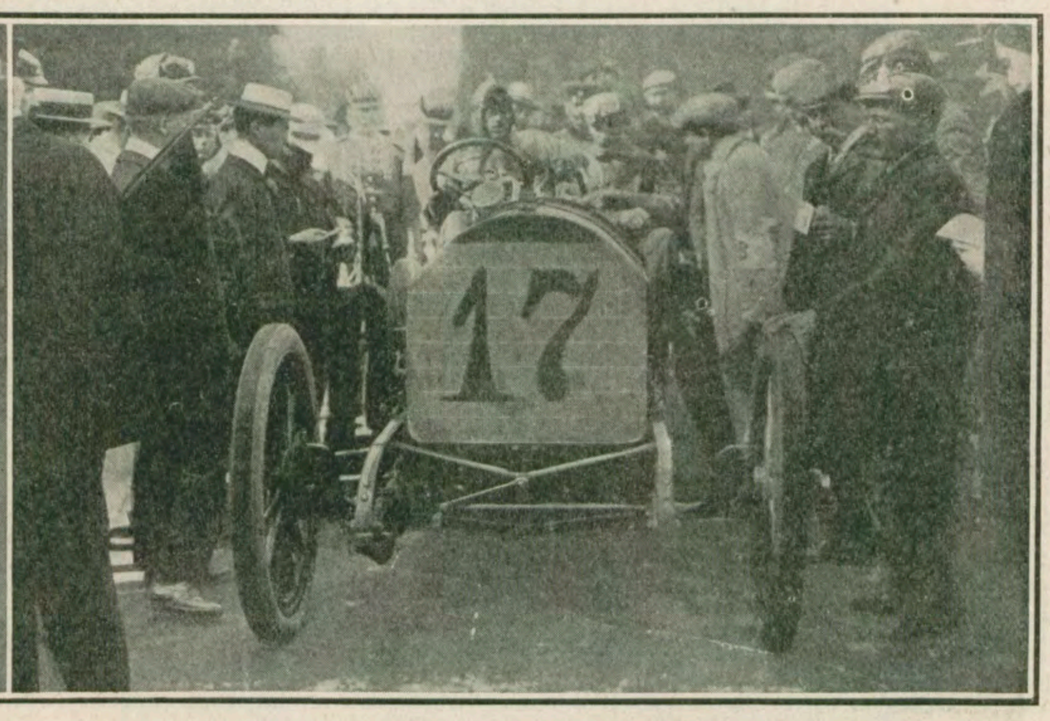
Augières.
Voiture Pipe, pneumatiques Continental.



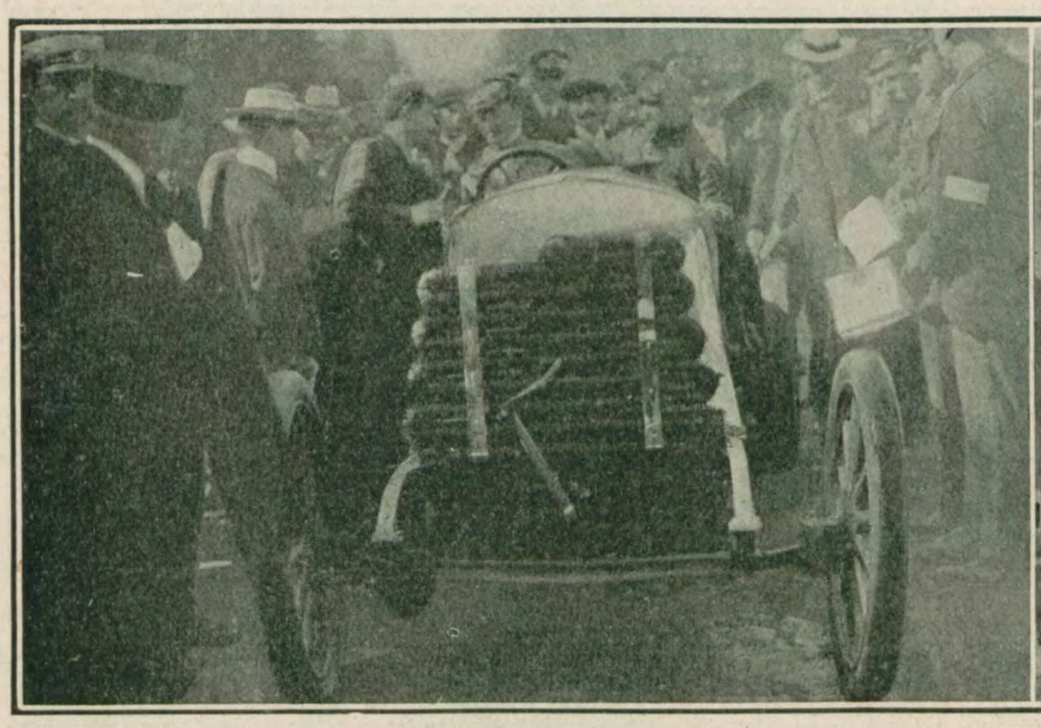
Jarrott.
Voiture Wolseley, pneumatiques Dunlop.



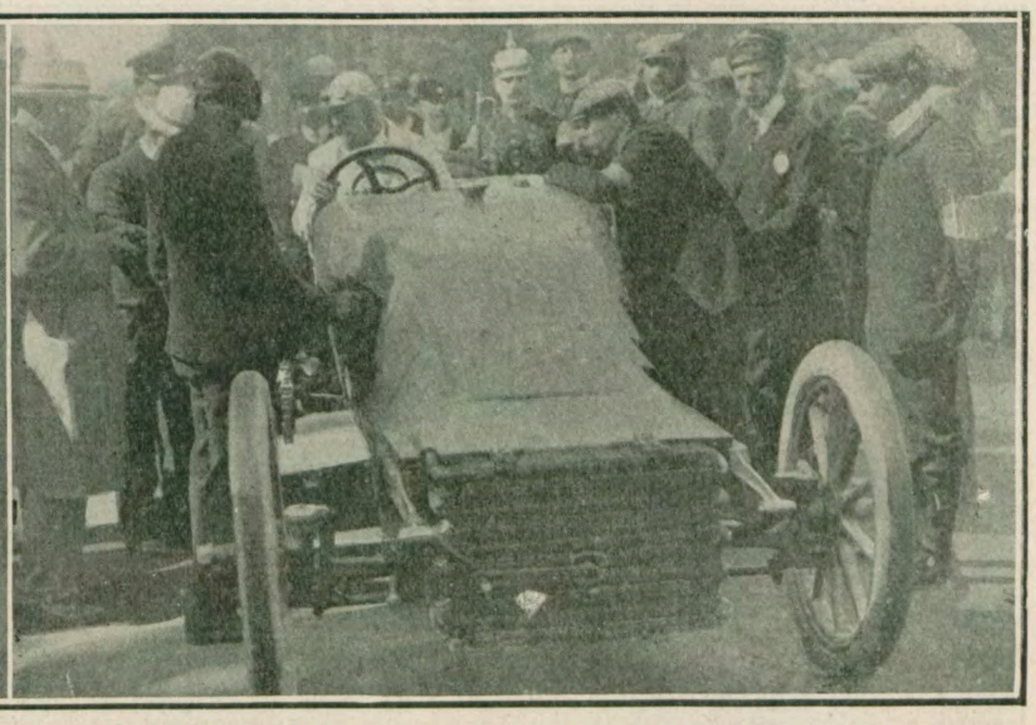
Warden.
Voiture Mercédès, pneumatiques Continental.



Cagno.
Voiture Fiat, pneumatiques Michelin.

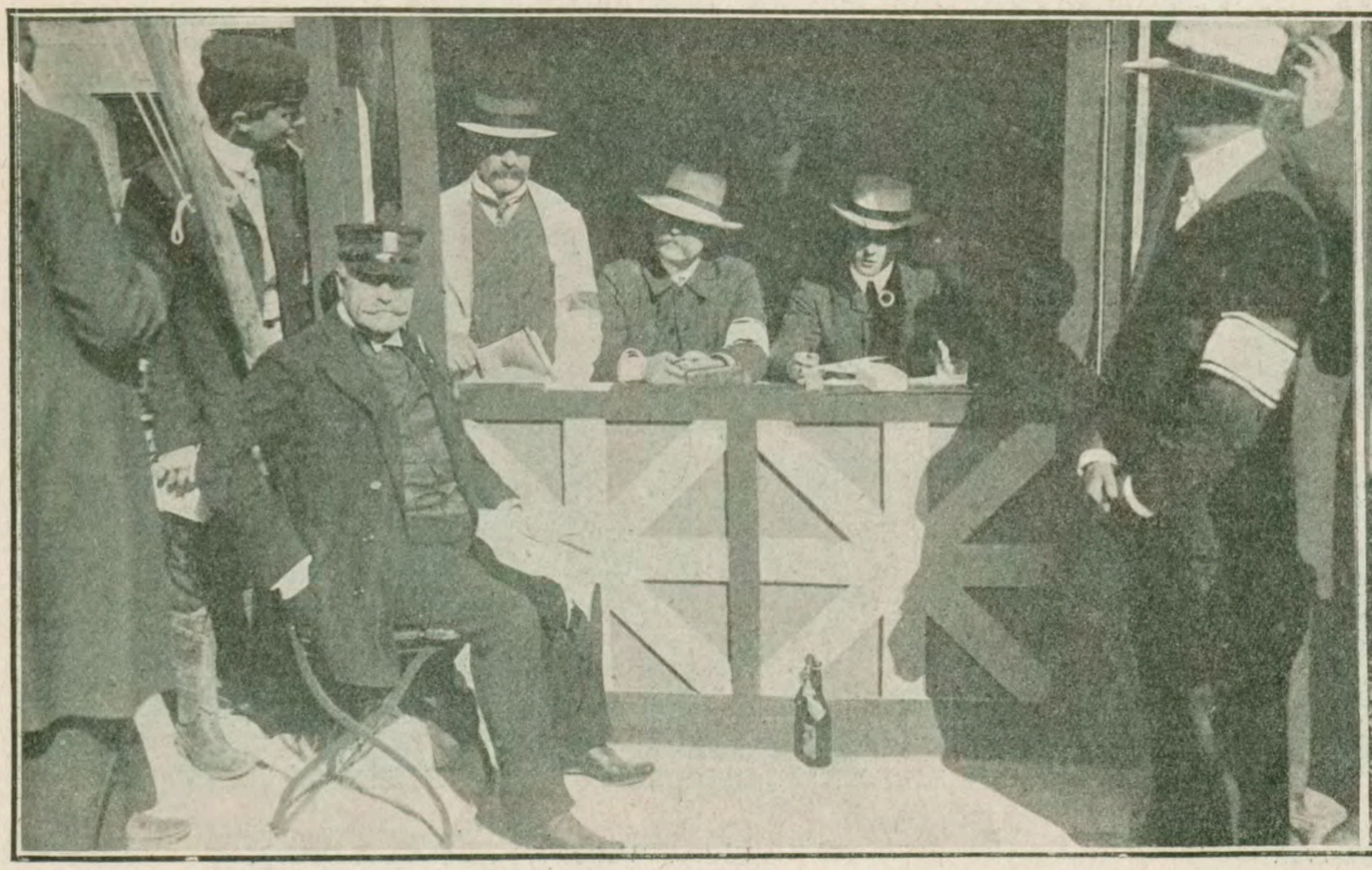


Rougier.
Voiture Turcat-Méry, pneumatiques Michelin.



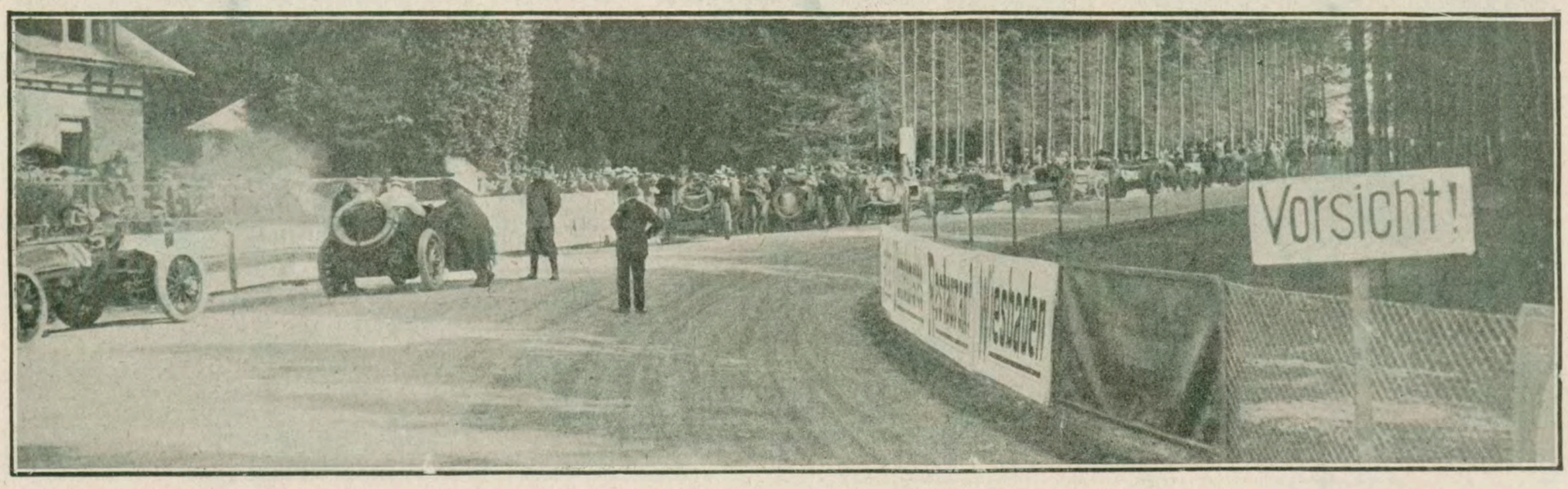
Hautvast.
Voiture Pipe, pneumatiques Continental.

AUTOUR DU DÉPART



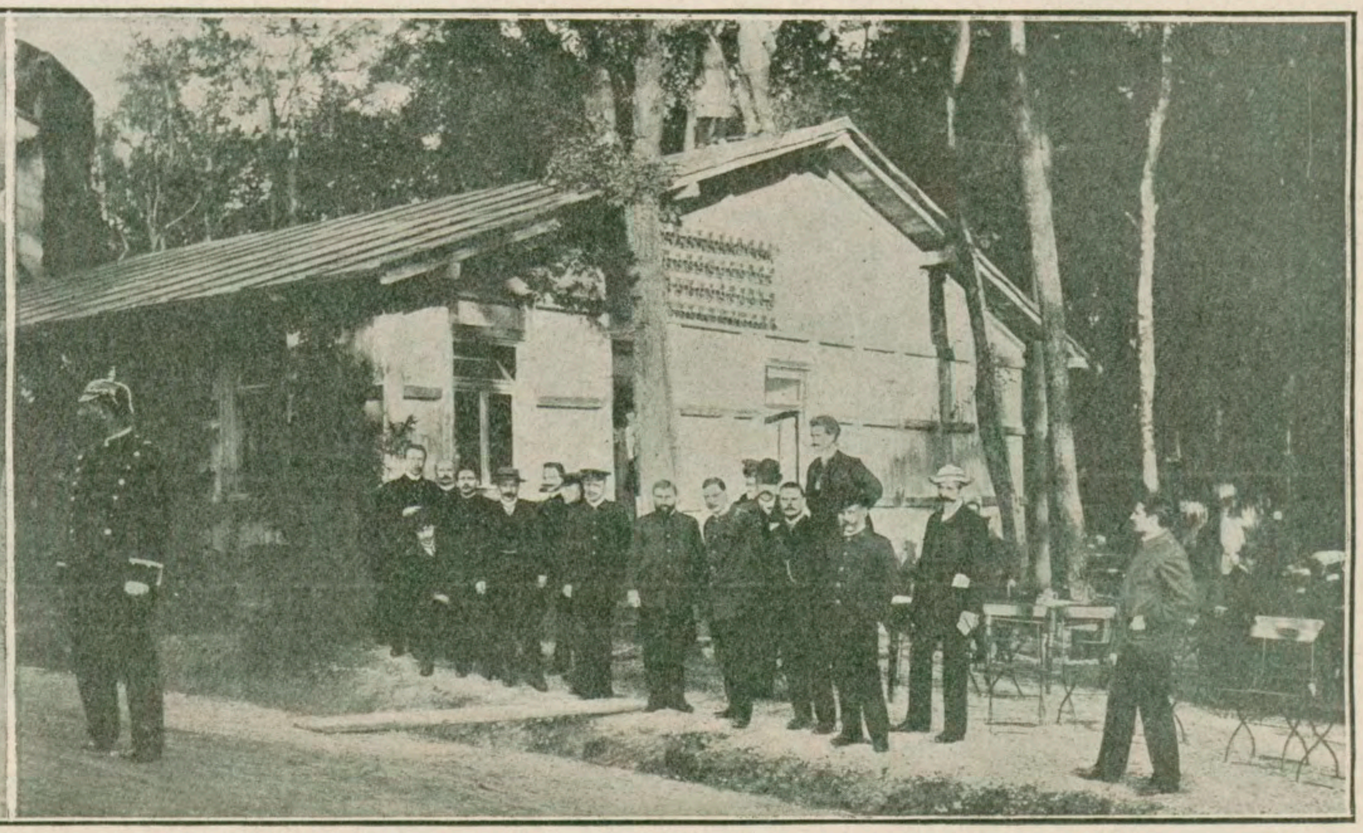
Le poste du chronométreur.
M. Tampier, chargé de l'organisation du service du chronométrage, installé au contrôle de départ et d'arrivée, à la Saalburg.

Le trompette-vigie.
Un trompette de la garde posté sur la route, avant la Saalburg, annonçait le passage des concurrents.



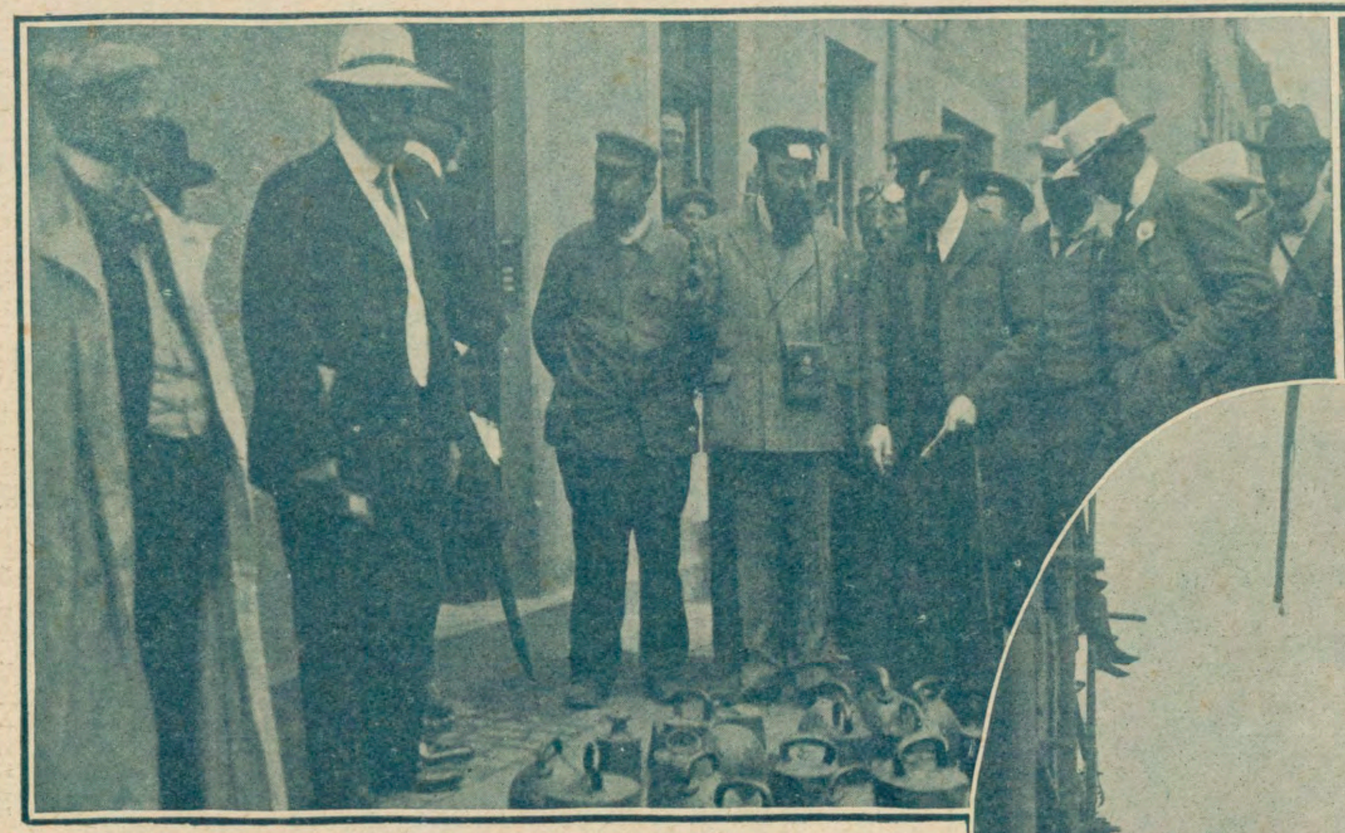
Avant le départ.
Rangés en file indienne suivant leur numéro d'ordre, les concurrents partaient à sept minutes d'intervalle.

La famille impériale au départ.
S. A. I. le Prince Henri de Prusse, frère de l'Empereur, assiste au départ des coureurs. A sa droite le baron de Zuylen, président de l'A. C. F.

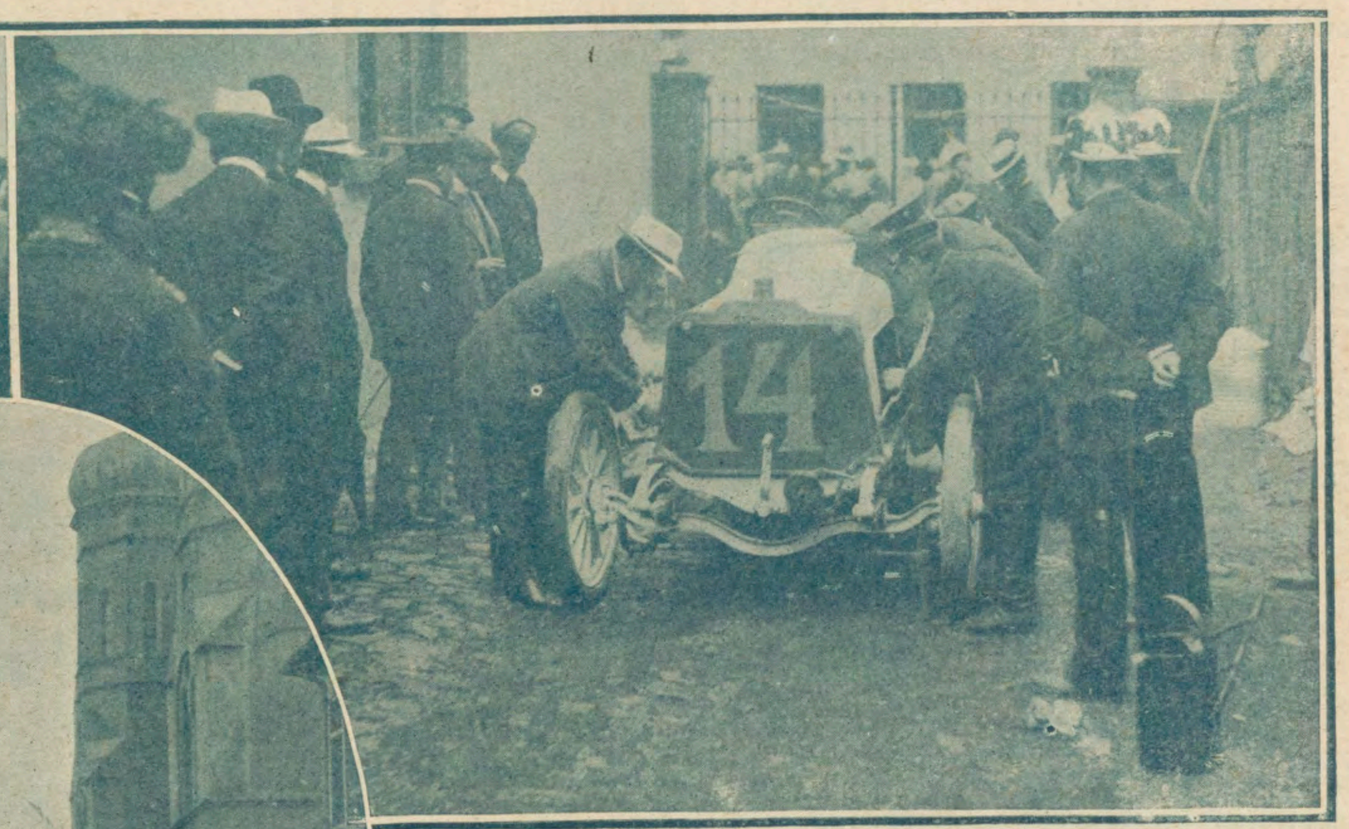


Au départ. — Le bureau télégraphique.
Grâce au bureau de télégraphe que les organisateurs avaient fait installer sur le lie du départ, les péripéties et les résultats de la Coupe ont pu être transmis sans retard aux quatre coins du monde.

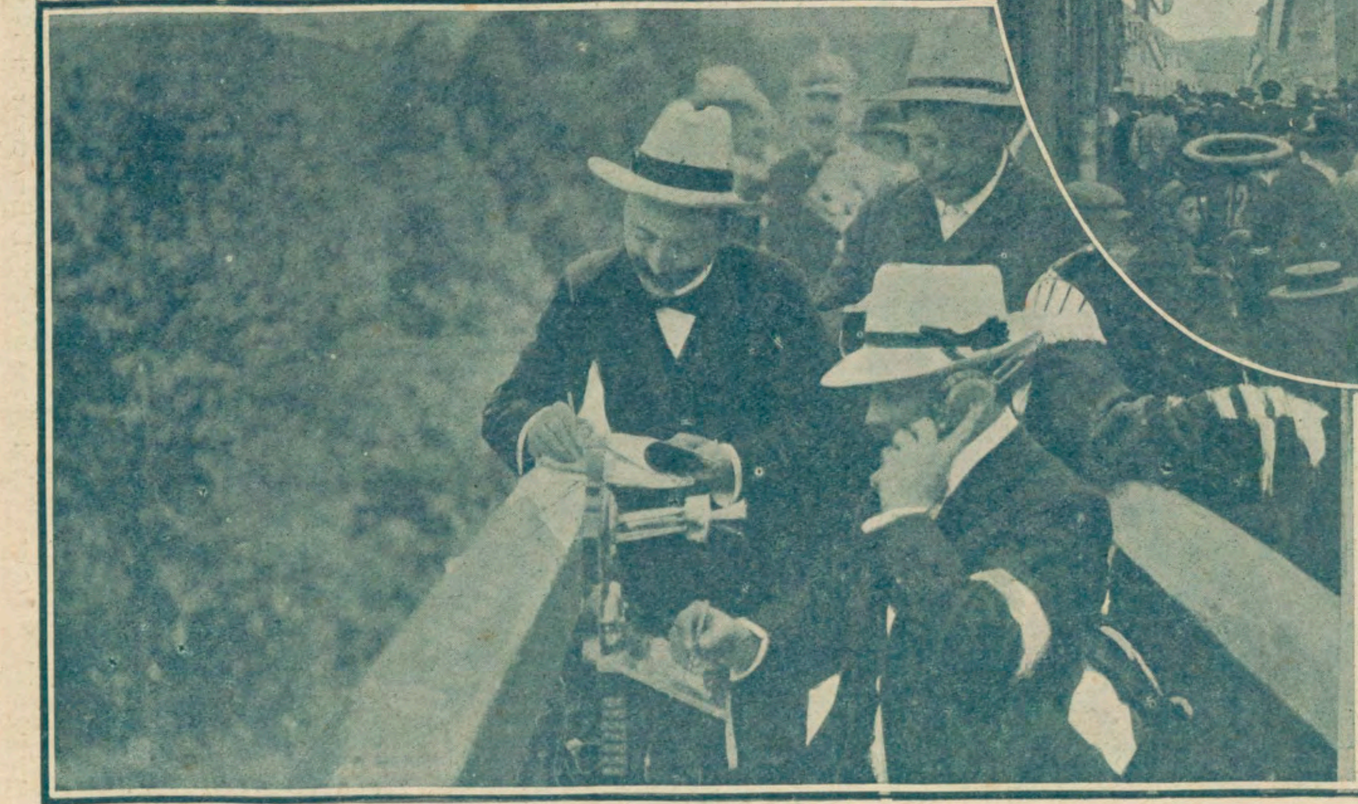
AUTOUR DU PESAGE * LES A-COTÉS DU DÉPART



Les poids pour le pesage des coureurs.
Rien d'un champ onnat de poids et haltères! Mais nul doute que les commissaires chargés du pesage des voitures ne se soient fait les biceps.



Le plombage des voitures.
Au sortir de la balance certains organes des voitures étaient plombés sous le contrôle d'un commissaire désigné pour cette fonction.



Répétition générale.
La veille de la course, répétition générale avait été faite pour s'assurer du bon fonctionnement des appareils de chronométrage et du téléphone.

Une vue dans Elisabeth trasse, le jour du pesage des voitures.

La foule curieuse.
La police allemande tient à distance les curieux venus dans Elisabethstrasse pour assister aux formalités du pesage.

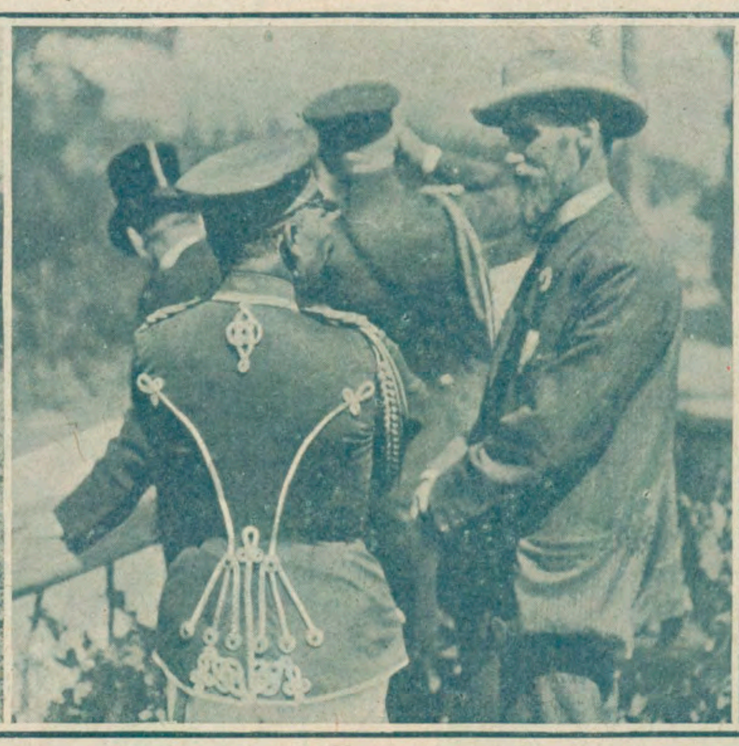
L'Empereur à la Coupe Gordon-Bennett

Accompagné du baron de Zuylen, président de l'Automobile Club de France, et de M. Dumontpallier, l'Empereur se rend visiter les tribunes.

Sur le passage de la course, un officiel et un des piqueurs de l'Empereur, que quelques confrères ont pris pour un général.

L'Empereur s'arrête çà et là sur sa route et parle aux personnalités connues de l'Automobile.

Le groupe des écuyers du Kaiser. A droite, le grand écuyer couvert de décorations.



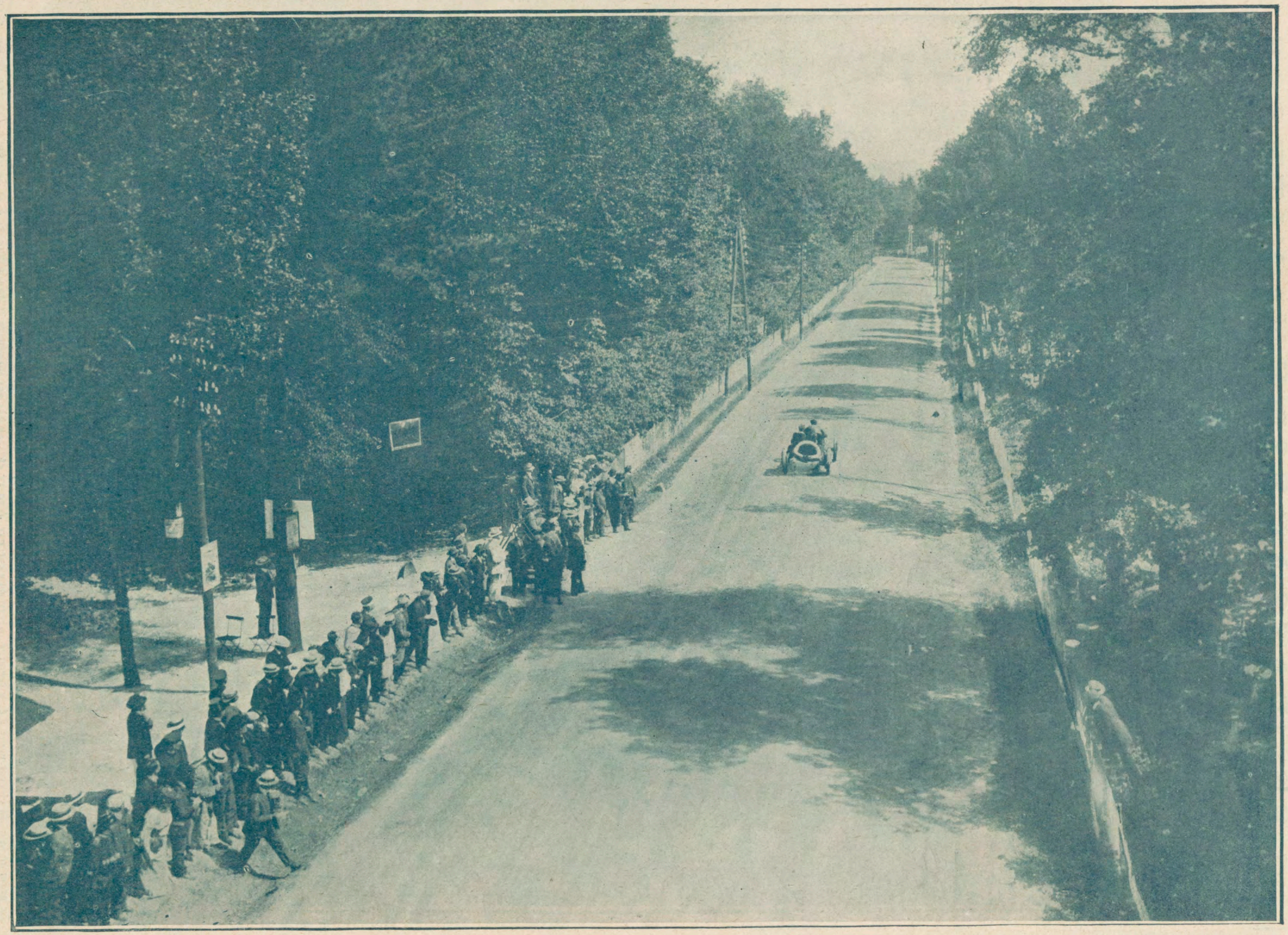
Le Kaiser cause avec M. Gray Dinsmore, le richissime Américain, propriétaire de la voiture de Jénatzy.

Le cheval du Kaiser, un superbe bai brun, portant sur le front l'étoile impériale, et son écuyer.

Le mécanicien impérial. A fait ses débuts dans une usine française. Uniforme bardé d'aigles dorées.

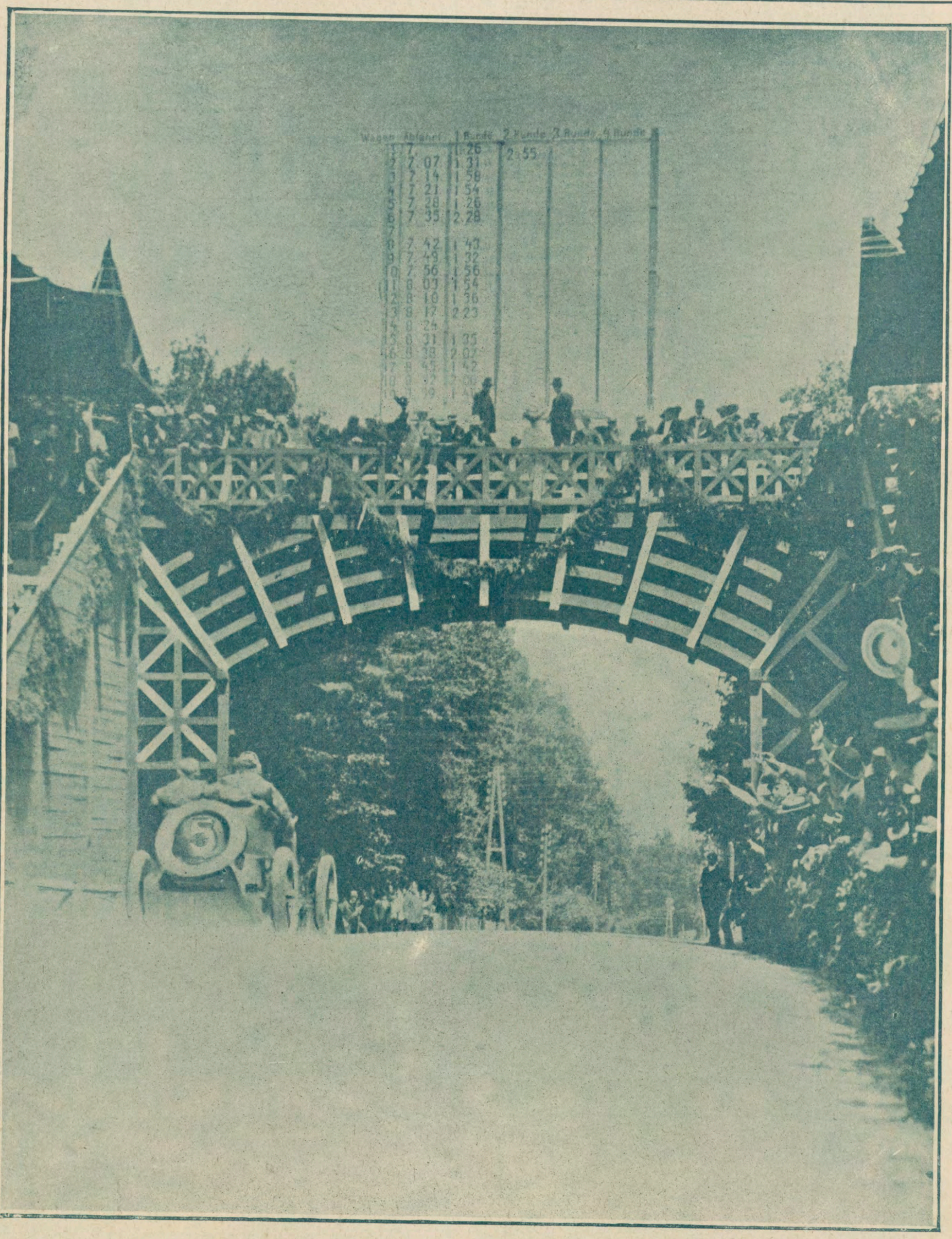
L'Empereur et l'Impératrice quittent les tribunes officielles apres la course, dans leur Daumont.

Midi — L'Empereur part déjeuner dans sa 24-chevaux. Il salue de la main la foule qui l'acclame.



Werner grimpe en vitesse la première côte après la Saalburg.
La photographie est d'une netteté exacte au point de vue esprit de la route, à ce moment du parcours.

LES PASSAGES EN VITESSE

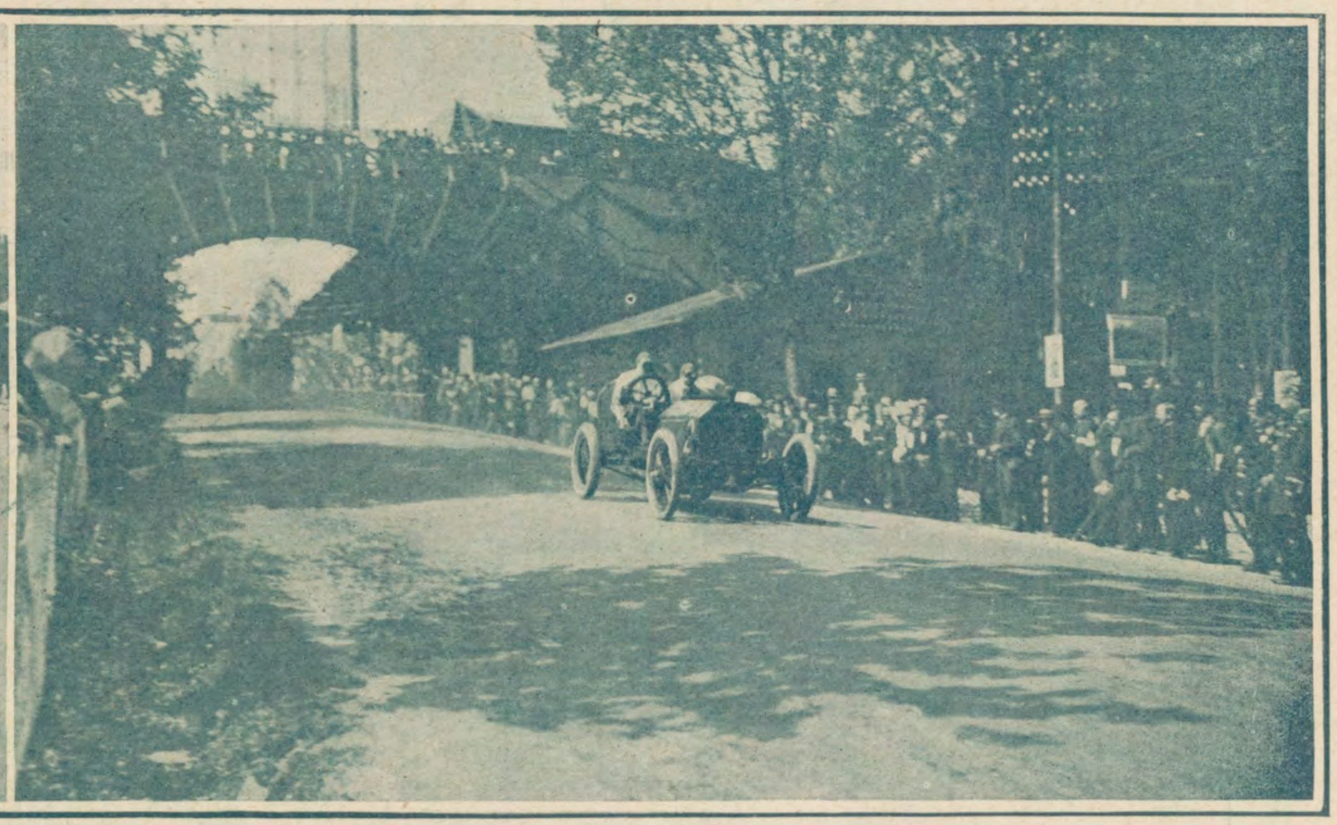


Le pont de la Saalburg. — Théry, à la Saalburg, commence son second tour.

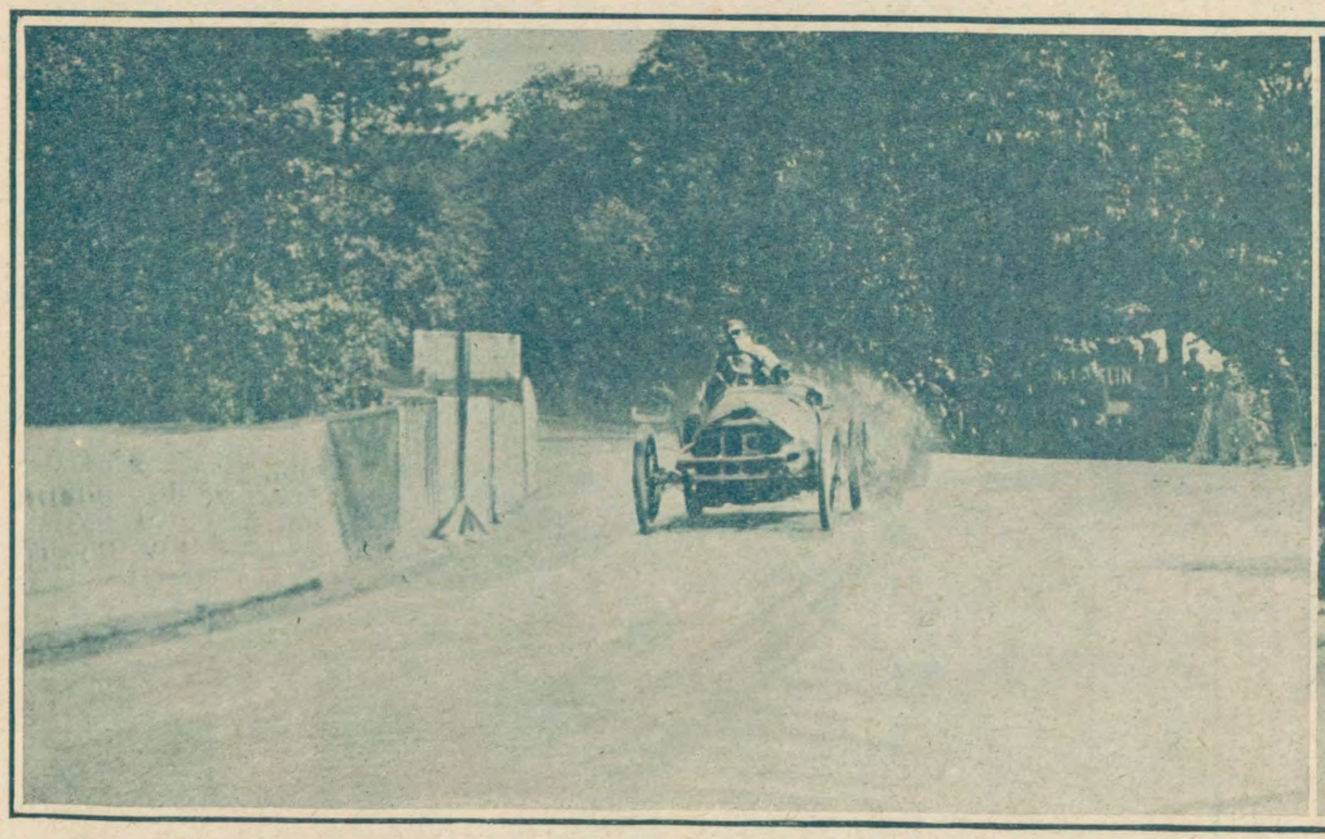
Le premier tour du circuit vient d'être terminé successivement par Jénatzy et Edge. Théry, parti cinquième, passe troisième, au milieu d'un tonnerre d'applaudissements, la sant, à une seconde près, le même temps que Jenatzy. En passant devant la loge impériale à toute vitesse, il a salué de la main. Du haut en bas des immenses tribunes établies à la Saalburg, l'enthousiasme est considérable; on sent que la lutte va se dessiner entre Jenatzy et Théry. En haut du pont qui domine, les officiers allemands, qui sont venus nombreux, se pressent autour du grand tableau blanc où va être affiché le temps de notre champion.

SUR LA ROUTE * LE VIRAGE DE LA SAALBURG

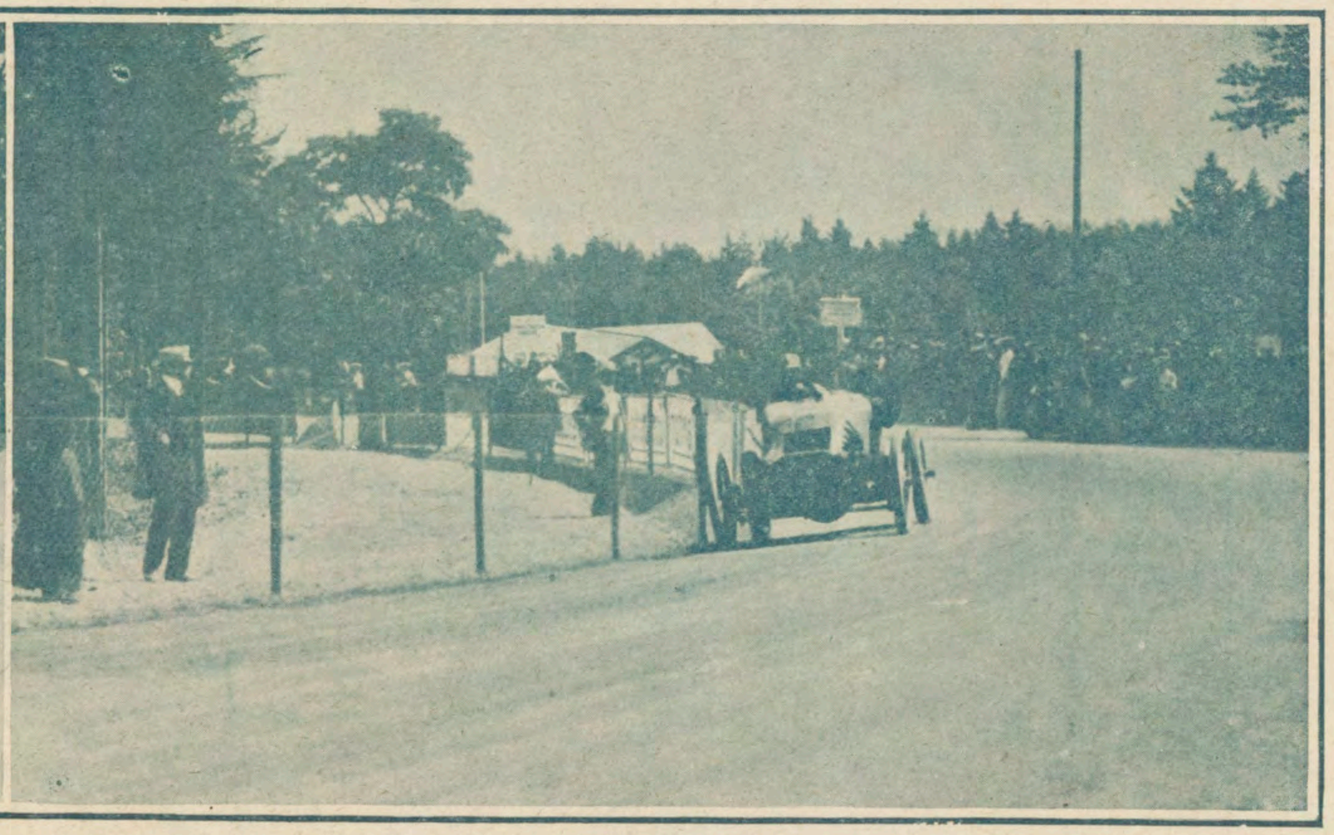
Le chien de la Saalburg.
Un peu après le départ, Rougier évite avec adresse un chien imprudent et dangereux, qui se trouve sur son passage, au virage de la Saalburg.



Le second passage de Edge.
Edge, un des représentants de l'Angleterre, termine son second tour.

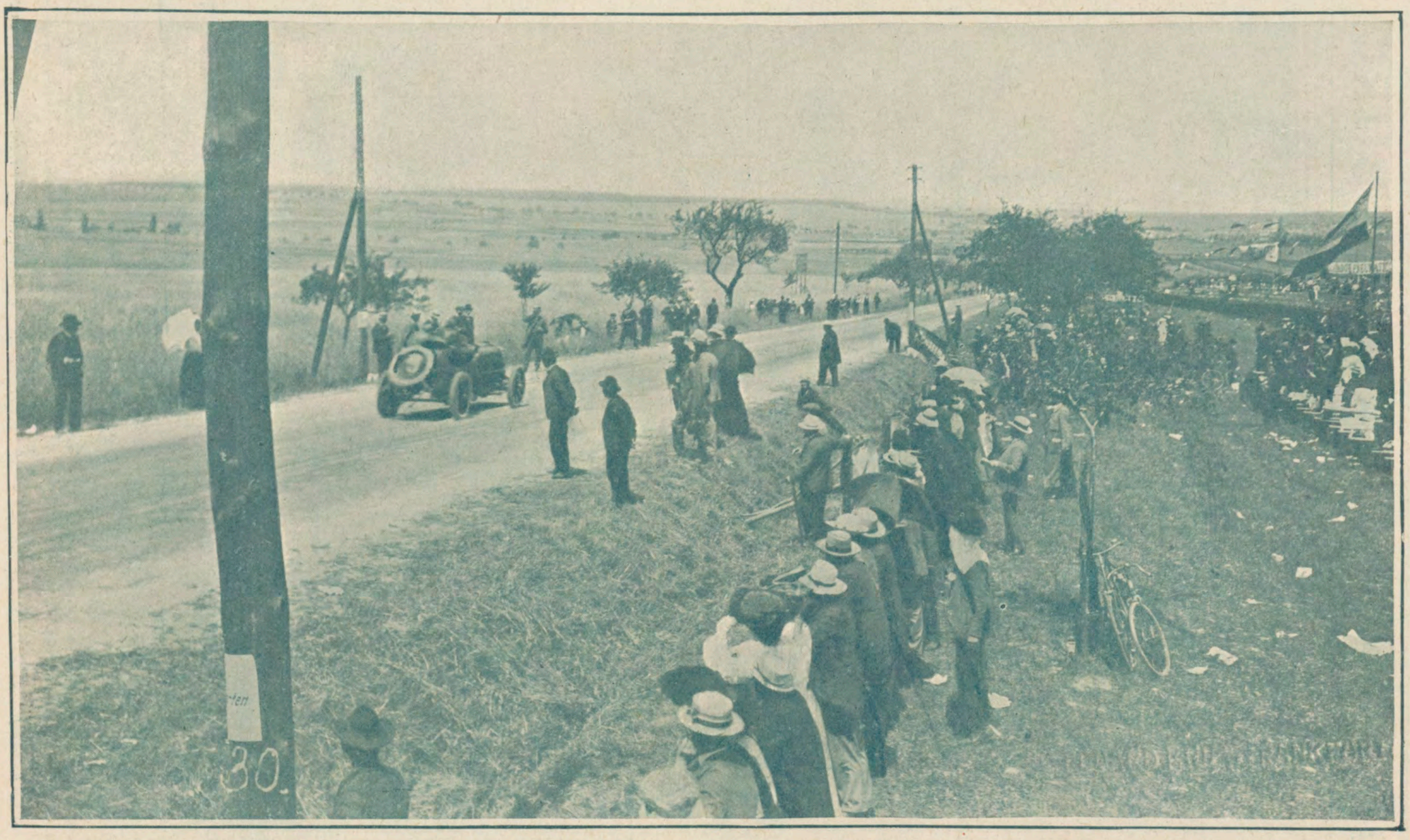


Le virage de la Saalburg.
Jarrott prend en vitesse le virage de la Saalburg.



Le virage de la Saalburg.
Le baron Pierre de Crawhez, un des représentants de la Belgique, au sortir du virage de la Saalburg.

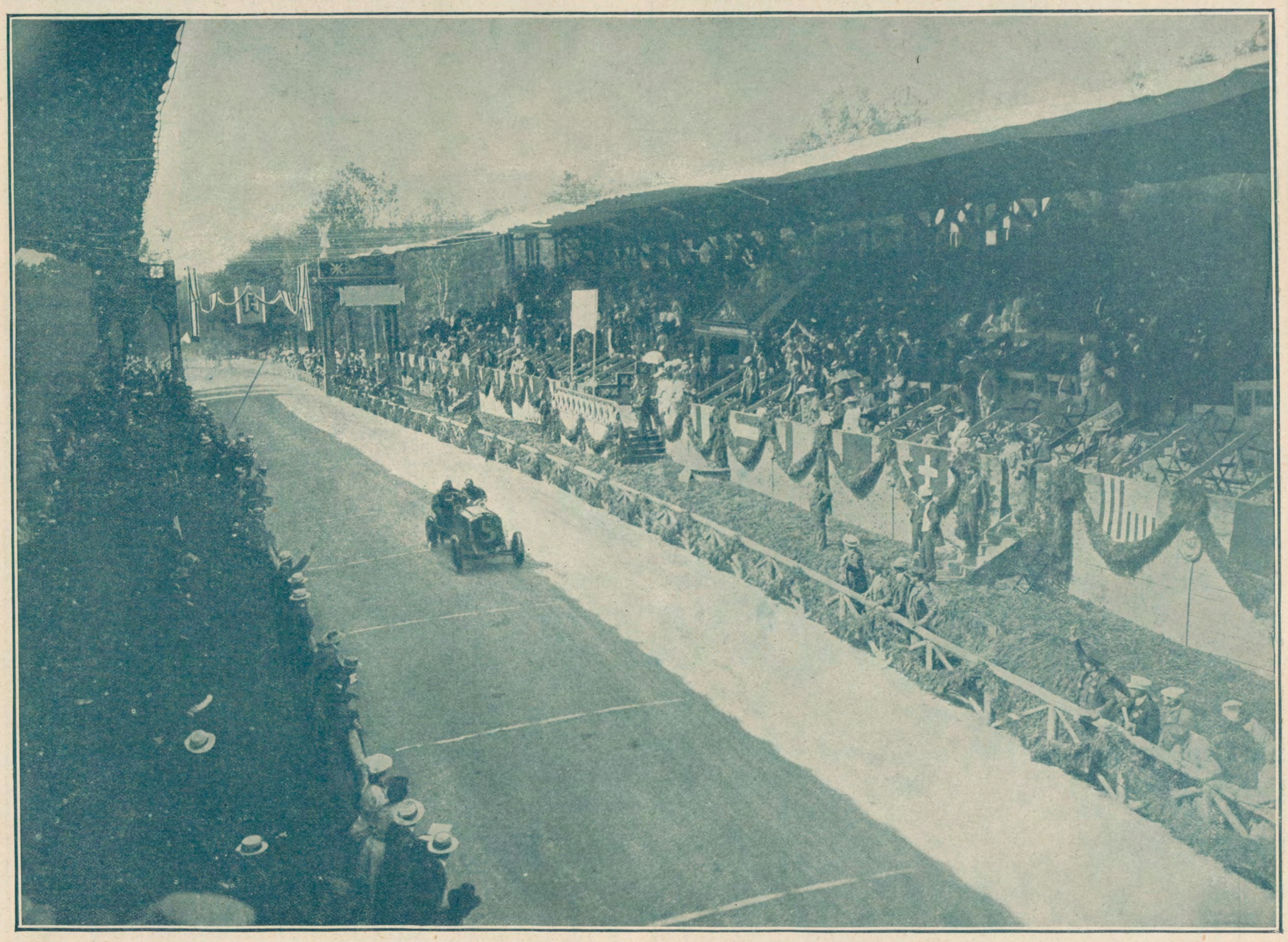
PENDANT LA COURSE



Thery descend la côte entre la Saalburg et Wehrheim.

Werner passe sur le pont établi près du contrôle de la Saalburg.

L'ARRIVÉE DU VAINQUEUR



Thery arrive second, mais vainqueur.

Jénatzy a passé le premier la ligne, mais Théry a encore 20 minutes pour terminer avant d'être battu. Et tous les yeux avec de tous les spectateurs interrogent tour à tour leur montre et l'horizon. Soudain, le héraut d'armes fait retentir sa trompette et le champion français franchit le but, au milieu des ovations, avec 11 minutes d'avance sur son rival. La Coupe est gagnée !

A L'ARRIVÉE

Jénatzy à l'arrivée.

Ironie des choses. — C'est Giraudot, l'éternel second, qui félicite le premier Jénatzy de sa belle course, tandis que celui-ci a peine à retenir ses larmes.

Le vainqueur. — Théry, premier.

Bravo! Hip! Hip! Hurrah! La Coupe en France! Vive Théry! Bravo, mon vieux! Mains tendues. Embrassades. Théry est accaparé par les amis. Au premier rang, les collaborateurs de la Vie au Grand Air qui s'accrochent à lui pour le faire photographier, tandis que le triomphateur gémit: "Ah! si vous me laissiez souffler! ne me pressez pas tant, je me suis assez pressé pendant la course!"

Brasier attend Théry

Jénatzy est arrivé. Si Théry n'est pas là dans 21 minutes, il a perdu la course. On l'a signalé, il n'est pas loin. Les tribunes sont silencieuses. Brasier consulte anxieusement son chronomètre.

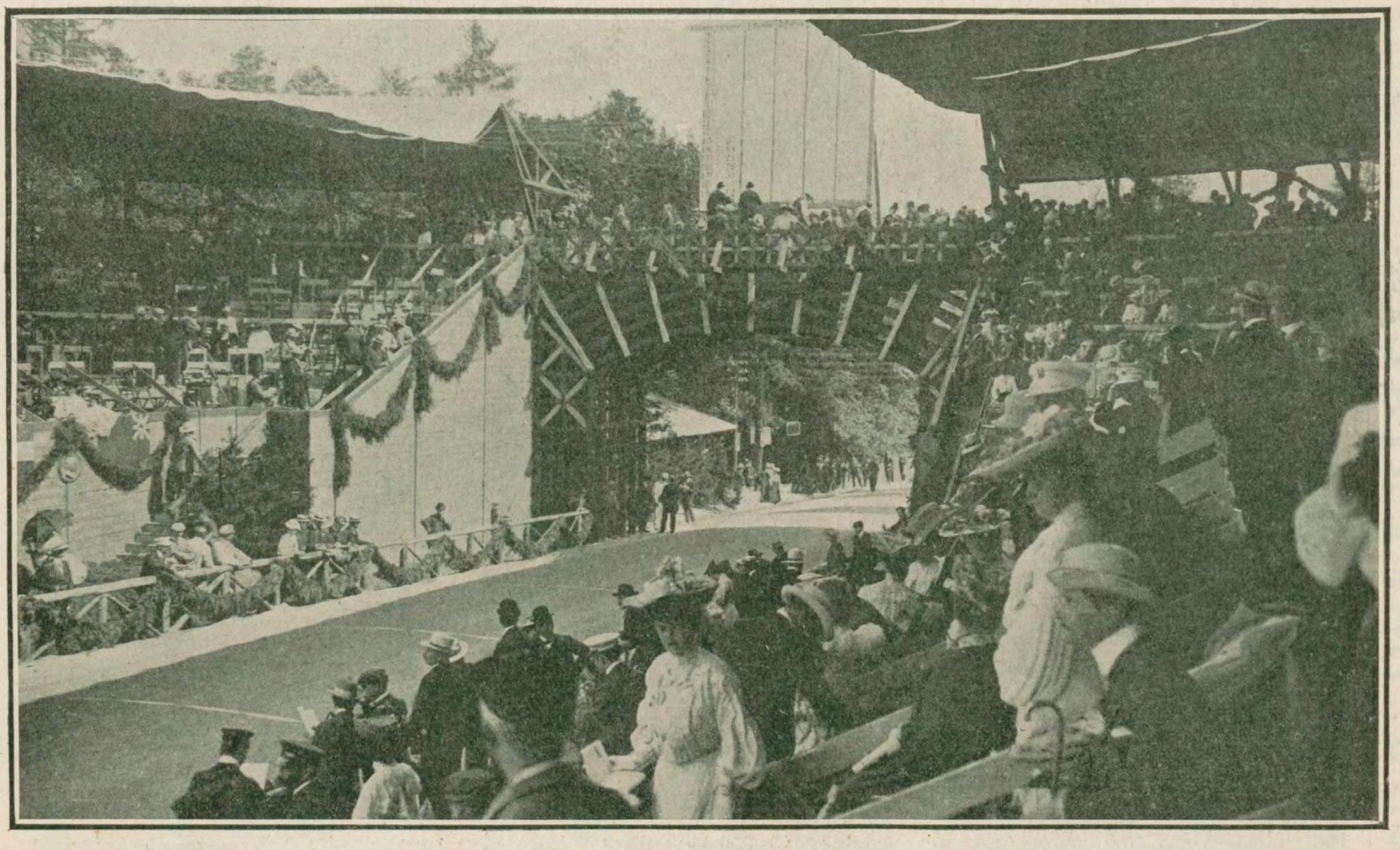
La Coupe rentre en France.

LES FÉLICITATIONS IMPÉRIALES

Le Kaiser reçoit M. Brasier, le constructeur de la voiture victorieuse.

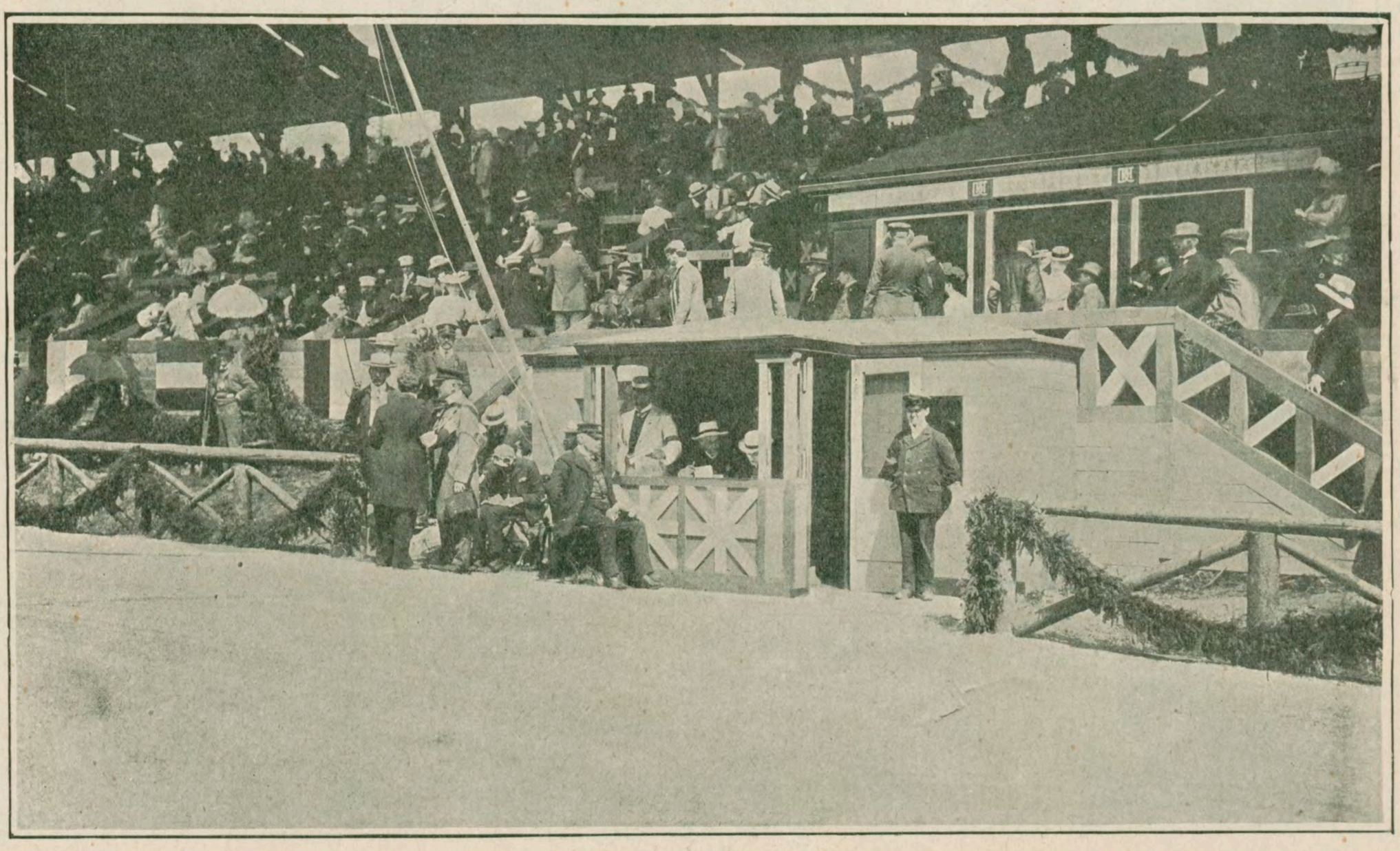
Les félicitations impériales n'allèrent pas à Théry, qui fut reçu le lendemain par l'Empereur, mais à M. Brasier, le constructeur de la mécanique admirable, qui, sans à-coup ni accident, avec la régularité d'une montre admirablement réglée, avait battu successivement toutes les voitures françaises et toutes les voitures du monde.

AUTOUR DE L'ARRIVÉE



Les tribunes de la Saalburg.

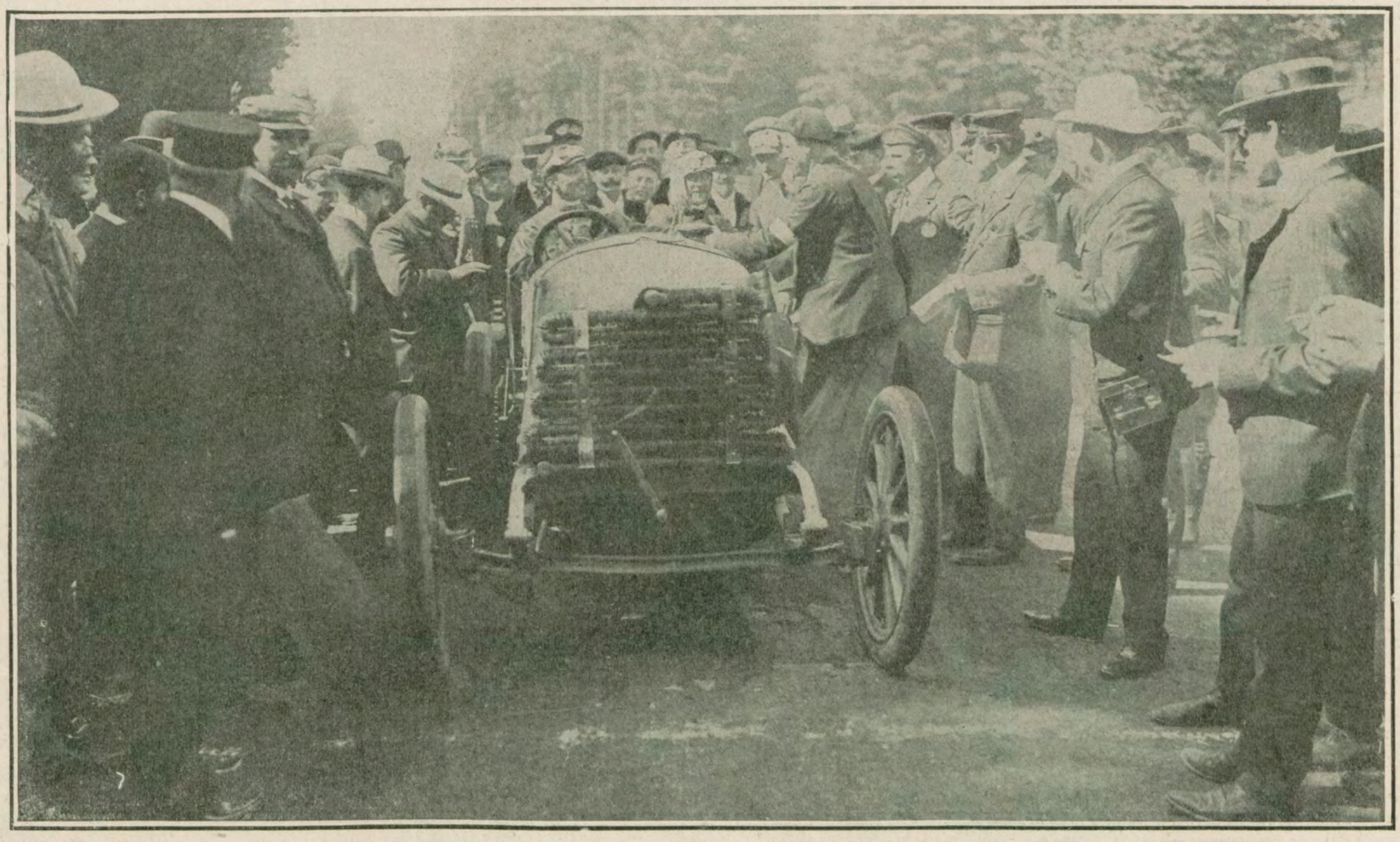
Gigantesques, ayant coûté plus de 150.000 francs à établir, elles étaient divisées en quan ites de loges. Face à face, de chaque côté de la route, les salons de l'Empereur et de l'Automobile Club d'Allemagne.



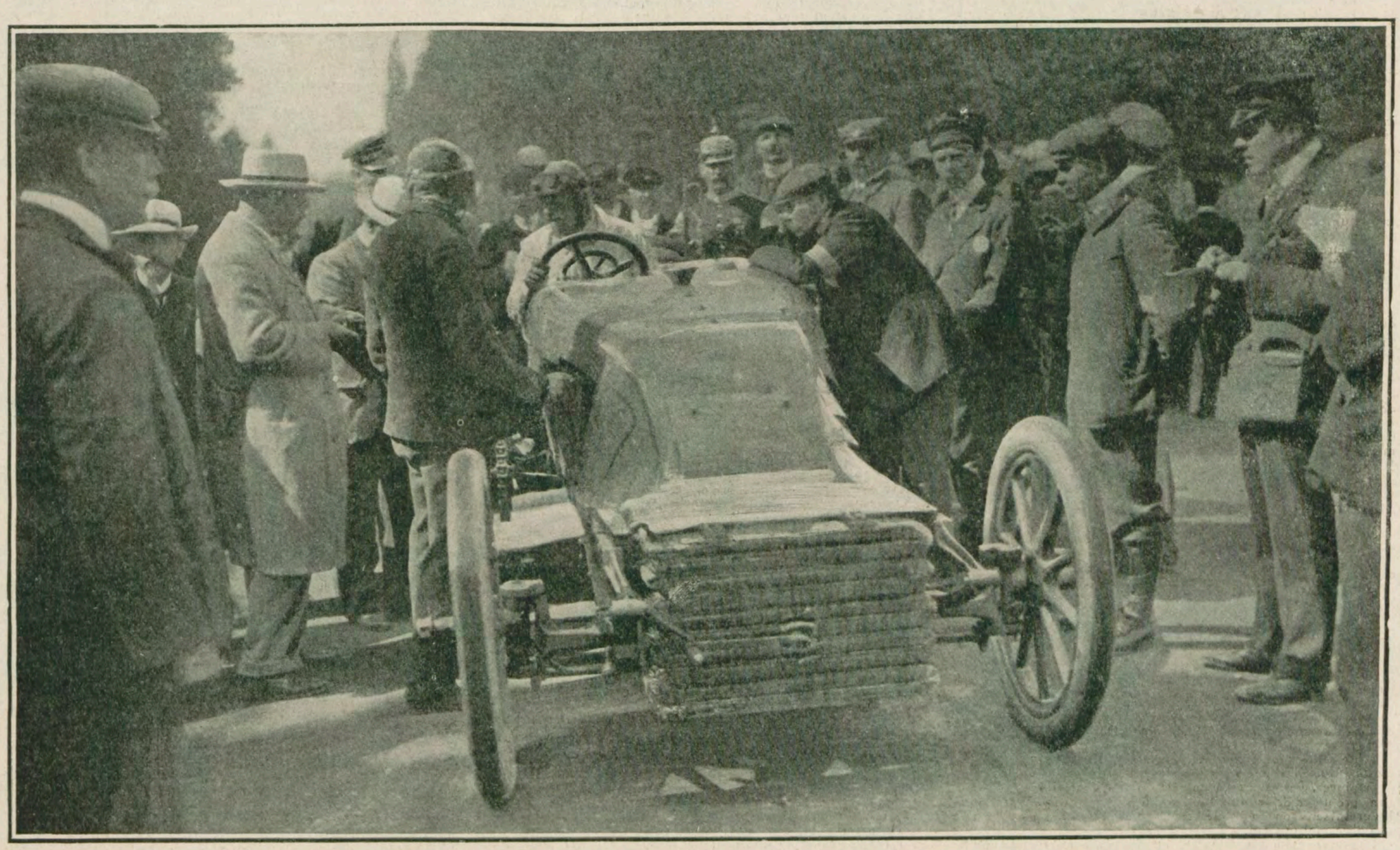
Les tribunes de la Saalburg.

Elles s'étendaient sur les deux côtés de la route. On aperçoit au centre le poste du chronométreur qui faisait face à la loggia de l'Empereur.

GLORIEUX VAINCUS



Rougier, deuxième de l'équipe française et quatrième du classement, en 6 h. 47 m. 11 s. Moyenne, 82 kil. 384. Voiture Turcat-Méry, pneumatiques Michelin.



Hautvast (équipe belge), arrivé sixième en 7 h. 2 m. 36 s. Voiture Pipe, pneumatiques Continental.

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

Le Sixième Concours. — A propos du Grand Prix Cycliste. — Clôture samedi prochain. — Envoyez vos cartes postales.

Ainsi que nous l'avons déjà annoncé, le thème de notre prochain concours sera le Grand Prix Cycliste de Paris, dont la réunion finale est fixée à dimanche prochain, 26 juin.

Cette fois encore, il s'agit de répondre à deux questions, mais ce sont des questions

AUSSI NOUVELLES QU'ORIGINALES

ainsi qu'on peut en juger par leur énoncé :

1° Quelles seront les nationalités représentées dans la finale du Grand Prix Cycliste (3 coureurs qualifiés) ?

2° Quel sera le temps total de ladite finale (2000 mètres) ?

Les concurrents du concours seront classés d'après la réponse à la première question, la seconde ne devant servir que pour décider du classement en cas de dead-heat.

Suivant la tradition, les réponses doivent nous être envoyées exclusivement par cartes postales, tout autre mode d'envoi étant nul de plein droit. La clôture aura lieu

SAMEDI PROCHAIN

c'est-à-dire que pour être valables, les cartes devront porter le timbre de la poste de ce jour-là, au plus tard.

Comme les précédents, ce concours sera doté de deux prix. Au premier

CENT FRANCS EN ESPÈCES

et au second **cinquante francs**.

Résultats de notre Cinquième Concours. — La Coupe Gordon-Bennett. — Le Vainqueur.

Ainsi qu'on le sait, notre cinquième concours avait trait au grand event sportif de la semaine : la Coupe Gordon-Bennett. Son succès a dépassé de loin, non seulement celui de tous les concours précédents, mais encore nos prévisions les plus optimistes. Le nombre des cartes postales reçues a été tel que le dépouillement, effectué par six employés, n'a pas demandé moins de trois heures.

Avant de passer aux résultats, rappelons qu'il s'agissait de pronostiquer : 1° le nombre des voitures terminant le parcours ; 2° le délai séparant le vainqueur du dernier classé. Or DOUZE voitures ont terminé la course et le délai entre Théry et Jarrott a été de

1 HEURE, 46 MINUTES, 24 SECONDES

Plus de 800 cartes postales répondaient correctement à la première question, et ce fut entre elles une jolie lutte sur la deuxième. On en aura une idée en constatant que le vainqueur arrive à moins de 4 secondes du temps véritable !

C'est à M. Ed. Dunant, à Pregny, près Genève (Suisse), que revient l'honneur de cette jolie performance de pronostiqueur. Sa carte postale portant le timbre de la poste de Genève, 14 juin, indique, en effet, douze voitures et 1 h. 46 m. 27 s. 3/5.

A LUI LES CENT FRANCS

constituant le premier prix.

Quant au second prix, cinquante francs en espèces, il revient à M. Albert Papin, 111, rue du Bourg-Belé, au Mans, dont la carte envoyée du Mans le 16 juin, jour de la clôture, indique 12 voitures et 1 h. 45 m. 30 s.

Et maintenant, que les concurrents malheureux ne se découragent pas et envoient au plus vite leurs cartes postales pour le concours suivant, celui du Grand Prix Cycliste !

BLOC-NOTES

HIPPISME

Une commission d'inspecteurs généraux des Haras procédera le 20 juillet prochain, à 10 heures du matin, dans l'établissement de M. Aumont, à Chantilly, à l'achat d'étalons de pur sang anglais destinés à la remonte des dépôts de l'Etat en 1904.

Les propriétaires qui auraient l'intention de présenter des étalons à cette réunion devront en faire la déclaration au Ministère de l'agriculture (direction des Haras, 2e bureau) avant le 16 juillet. Cette déclaration devra mentionner l'origine de l'animal et être accompagnée d'un relevé de ses performances.

Pour être examiné, tout cheval déclaré devra figurer au Stud Book français.

ESCRIME

Un championnat de fleuret et une poule à l'épée seront disputés pendant la quatrième semaine de juin au siège de l'Association des étudiants, sous la direction d'un jury composé des meilleurs maîtres et amateurs bordelais.

Tous les étudiants sont admis à y prendre part.

Le vainqueur de la première épreuve portera pendant un an le titre de Champion de Fleuret des Etudiants, le vainqueur de la seconde sera proclamé Champion d'Epée.

C'est la première fois que ce concours est organisé à Bordeaux. Nul doute que cette innovation ait le succès qu'elle mérite.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Comment on place une chambre à air

Quelques clients nous ont dit qu'ils trouvaient nos chambres à air trop longues

Or les diamètres de nos chambres sont rigoureusement calculés pour obtenir le meilleur résultat possible ; elles ne sont nullement trop longues par conséquent.

Il nous semble que cette impression ne peut tenir qu'à de mauvais procédés de montage, et nous allons rappeler brièvement ici quelques principes essentiels qu'il est indispensable de connaître pour bien placer une chambre à air.

Nous renvoyons nos lecteurs, pour plus de détails, à nos notices de démontage, et plus simplement au Guide Michelin 1904 (franco contre 0 fr. 45), qui renferme une méthode de montage très complète et très détaillée, pages 68 à 87.

Disons d'abord que le placement de la chambre est très délicat et constitue une opération qui doit être faite avec le plus grand soin.

Faute d'observer rigoureusement, minutieusement, les prescriptions de notre méthode, on s'expose à plisser sa chambre ou à la pincer, c'est-à-dire à en compromettre gravement la durée, sans préjudice des ennuis sans nombre que provoquent toujours les crevaisons en cours de route, crevaisons fatales avec une chambre mal montée.

Il est donc bien préférable, et plus économique, de mettre quelques minutes de plus au placement de sa chambre à air.

Une fois la valve introduite, il faut placer la chambre à air très régulièrement autour de l'enveloppe, c'est-à-dire la répartir bien également tout autour de la plus grande circonférence ; dans le fond de l'enveloppe par conséquent

Il suffit pour cela de se placer en face de la roue et de soulever de la main gauche le bourrelet libre à 25 centimètres environ de l'endroit où l'on introduit la chambre, puis, avec la main droite placer et répartir la chambre en procédant ainsi par fraction de 25 centimètres jusqu'à ce que toute la chambre soit en place.

Il faut éviter avec le plus grand soin de tirer sur la chambre pendant cette opération C'est, en effet parce qu'ils tirent sur la chambre, sous prétexte d'éviter des plis, que des chauffeurs trouvent nos chambres trop longues

A plat, la chambre paraît un peu longue et forme quelques légers plis qu'il est nécessaire de répartir bien également Dès que la chambre est un peu gonflée, ces plis disparaissent complètement. Il est bien évident que si l'on tire sur la chambre, elle se tend, et sa longueur s'exagère encore ; ce qui est plus grave, c'est que de la sorte la chambre, ne se trouvant pas également répartie sur toute la circonférence, se trouve forcément plissée en certains points, et se prête plus facilement aux pincons dans la suite de l'opération.

Nos monteurs disent d'une chambre ainsi montée qu'elle forme des paquets. C'est parfaitement juste, ces paquets sont formés par la portion que les mauvais monteurs trouvent être en quelque sorte de trop et qui provient uniquement de ce que la chambre a été mal répartie sur sa circonférence.

Il faut éviter non moins soigneusement de tordre la chambre, les plis qui en résultent provoquent une mise hors d'usage rapide de la chambre.

La chambre à air bien placée et bien répartie doit être ensuite légèrement gonflée, mise au rond.

Il faut 20 coups de notre pompe voiture pour une chambre de 90, 30 pour une chambre de 105 et 40 pour une chambre de 120.

Outre que cette opération diminue grandement les chances de pincons lorsqu'on place le deuxième bourrelet, elle permet encore de faire disparaître les légers plis de la chambre dont nous venons de parler. Mais pour que l'opération soit efficace, il faut favoriser l'effet du gonflage en passant légèrement la main entre la jante et la chambre.

On s'assure ainsi qu'elle est bien placée, ni plissée, ni tordue, et au besoin on remédie aux plis s'il en existe.

Comme on le voit, il n'y a rien de bien difficile dans tout cela, et si l'on se donne la très légère peine d'appliquer exactement ces prescriptions, on évitera toute usure anormale de ses chambres et tout ennui en cours de route.

MICHELIN ET Cie.

FINANCE

Régime estival

Les professionnels de la Bourse ont accueilli avec joie l'ouverture du régime estival : depuis le 16 courant, les séances prennent fin à deux heures au lieu de trois.

Quoique cela, il reste encore du temps pour flâner, car les affaires sont toujours restreintes.

On a eu beau constater, une fois de plus, à la liquidation du 15, l'extraordinaire abondance des capitaux, le bon marché inaccoutumé de l'argent pour les reports, le peu d'importance des positions de place, les transactions n'ont pas gagné en activité. Ce marasme durera, c'est certain, tout l'été. Les niveaux pourront se maintenir, les cours de quelques valeurs favorites pourront manifester de la fermeté, enregistrer même de la hausse, les échanges ne se développeront pas, la clientèle étant absente.

C'est regrettable ; mais on se console en appréciant que le fond du marché est excellent.

C. LEVRAI.

COLLECTIONS

Nous rappelons à nos lecteurs et abonnés que nous possédons la collection de la *Vie au Grand Air* depuis sa création. Celle-ci se compose de six volumes formant l'histoire complète et illustrée du sport durant les six dernières années.

Nous pouvons procurer cette collection aux prix suivants :

Volumes brochés. Année 1898..... 50 francs.
— — — 1899 à 1903. 15 —
— reliés 3 fr. en sus par volume.

Le port est à la charge du destinataire.

Cartons relieurs et protecteurs.

Pour nos lecteurs et abonnés qui ont conservé leurs numéros, nous tenons à leur disposition d'élégants cartons relieurs au prix de 4 fr. (franco 4 fr. 85), qui leur permettront de relier eux-mêmes les numéros de l'année.

Nous possédons également un carton protecteur contenant quelques numéros au prix de 3 fr. (franco 3 fr. 85).

BIBLIOGRAPHIE

La cinquième édition du *Guide Michelin*, si utile aux touristes ou plus spécialement aux chauffeurs qui voyagent en France, vient de paraître.

Nous signalons à nos lecteurs les renseignements que ce guide renferme et les améliorations qu'un rapide examen nous a permis de constater.

Dans un premier chapitre se trouvent groupés tous les renseignements et conseils utiles aux chauffeurs qui roulent sur des pneus Michelin.

Le second chapitre a trait aux localités où il existe un mécanicien, un dépôt d'essence. Il contient plus de cent plans des principales villes de France, sur lesquels sont indiqués clairement, à l'aide de signes conventionnels, tous les renseignements nécessaires à un chauffeur : hôtels, mécaniciens, monuments, etc.

Un troisième chapitre donne des renseignements pratiques sur les bacs, le transport par voie ferrée, les douanes, la circulation des automobiles, le droit du chauffeur, les causes des pannes et leurs remèdes, les notices des principaux constructeurs sur la conduite et l'entretien de leurs voitures, etc

Il contient une carte routière de France, tirée en quatre couleurs, très claire, et indiquant les distances kilométriques.

Enfin, malgré toutes ces adjonctions et améliorations, qui font du Guide Michelin 1904 un élégant volume de près de 650 pages, relié en tissu cuir, de même que l'an dernier, il est offert gratuitement. On le trouvera chez les 200 dépositaires du Stock Michelin et chez les principaux constructeurs ; pour le recevoir franco, il suffit d'envoyer 0 fr. 45 en timbres-poste à *Michelin-Guide*, Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme).

En vente à notre Salle d'Exposition
9, avenue de l'Opéra, Paris.